Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Ministère des Transports

Rapport annuel 1988-1989

Québec

90-07274/

Le contenu de cette publication a été rédigé par le ministère des Transports

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boulevard Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 2e trimestre 1990
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-551-14062-5
ISSN 0711-9011

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 12 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28), j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière qui s'est terminée le 31 mars 1989.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Sam L. Elkas

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

Je vous soumets respectueusement le rapport annuel 1988-1989 du ministère des Transports.

Ce rapport décrit les principales activités et les grandes réalisations du Ministère au cours de cet exercice financier.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon entière collaboration.

Le sous-ministre des Transports,

Jean-Marc Bard

Table des matières

Partie I
Cadre de fonctionnement 9

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative 9

1.1 Lois constitutives 9
1.2 Lois administrées 9
1.3 Modifications aux lois et règlements 10
1.4 Vocation 11
1.5 Organisation administrative 11
1.6 Réorganisation administrative 14

Chapitre II
Champs d'activité 17

2.1 Missions 17
2.2 Programmes 17

Chapitre III
Ressources 21

3.1 Ressources humaines 21
3.2 Ressources financières 22

Partie II
Activités par programme 25

Chapitre IV
Programme I 25

Systèmes de transport terrestre 25
4.1 Inventaire et recherche 25
— Direction de la recherche 25
— Direction de la programmation 27
4.2 Transport des personnes 28
4.3 Transport des marchandises 31

Organigramme 32

Chapitre V
Programme 3 35

Construction du réseau routier 35
5.1 Orientations 35
5.2 Travaux de génie 35
5.3 Travaux routiers 37

Chapitre VI
Programme 4 43

Conservation du réseau routier 43
6.1 Conservation des chaussées 43
6.2 Structures 44
6.3 Équipement de contrôle 44
6.4 Entretien d'hiver 45
6.5 Activités de soutien 46
6.6 Soutien en matériel 46

Chapitre VII
Programme 5 47

Gestion interne et soutien 47
7.1 Gestion financière 47
— Direction des contrats et approvisionnements 47
— Direction des réclamations 49
7.2 Vérification interne 49
7.3 Enquêtes 49
7.4 Communications 49
7.5 Systèmes de gestion 51

Chapitre VIII
Programme 6 53

Transport scolaire 53

Chapitre IX
Programme 7 55

Transport maritime et aérien 55
9.1 Transport maritime 55
— Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent 55
9.2 Transport aérien 56

Chapitre X
Programme 8 59

Service aérien gouvernemental 59
10.1 Transport des personnes et des marchandises 59
10.2 Protection de la forêt 60

Chapitre XI
Secrétariat du Ministère 61

11.1 Service des relations extraministérielles 61
11.2 Service des archives et messageries 62
11.3 Accès à l'information 62

Liste des tableaux et des graphiques

Tableaux

1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère **18**
2. Répartition de l'effectif régulier **21**
3. Concours délégués **21**
4. Rapport de l'effectif — Sommaire par région géographique **21**
5. Santé et sécurité du travail **22**
6. Affectation des budgets de 1987-1988 et 1988-1989 par programme et élément de programme **23**
7. Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche et effet de levier pour l'année financière 1988-1989 **26**
8. Longueur du réseau routier entretenu par le Ministère **43**
9. Évolution des coûts unitaires moyens pour l'ensemble du Québec **44**
10. Répartition du budget de conservation des chaussées **45**
11. Données sur le déneigement du réseau routier provincial **45**
12. Répartition des contrats accordés en 1988-1989 **47**
13. Acquisitions **48**
14. Tableau comparatif des réclamations sur contrats **49**
15. Répartition des crédits alloués **51**

Graphiques

1. Missions et programmes — Exercice 1988-1989 **19**
   a) Budget par regroupement d'activités **19**
   b) Budget par super-catégorie **19**
2. Effectif régulier du Ministère **21**
3. Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche pour l'année financière 1988-1989 **26**
4. Subventions aux services de transport **30**
5. Budget de construction du réseau routier **38**
6. Budget de conservation des chaussées **43**
7. Kilomètres de couches d'usure **44**
8. Répartition des contrats accordés **48**
9. Transport aéro-médical **59**

N.B. La forme grammaticale utilisée dans ce document vaut, lorsqu'il y a lieu, pour les personnes des deux sexes.

Partie I
Cadre de fonctionnement

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative

1.1 Lois constitutives

La Loi instituant le ministère des Transports, adoptée en 1972, fusionnait les anciens ministères de la Voirie et des Transports. Cette nouvelle loi accordait à un seul ministre l'ensemble de la compétence en matière de transport.

La Loi sur les transports, adoptée également en 1972, donnait de nouvelles responsabilités au ministre en lui confiant le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait auparavant des municipalités et qui fait maintenant l'objet d'une loi distincte, la Loi sur le transport par taxi.

Bien qu'elle régisse encore le camionnage en vrac, la Loi sur les transports ne s'applique plus aux autres services de transport routier de marchandises depuis l'adoption, en 1987, de la Loi sur le camionnage.

La Loi sur les transports touche toutefois certains organismes qui relèvent du ministre des Transports. Ainsi en est-il de la Commission des transports du Québec, qui a succédé à la Régie des transports, et du Conseil de la recherche et du développement en transport.

De plus, le ministre des Transports s'est vu confier la responsabilité de quelques autres organismes gouvernementaux : la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau — Hauterive en 1975 et la Régie de l'assurance automobile du Québec en 1980.

Le présent rapport ne tient pas compte des activités des divers organismes énumérés ci-dessus, celles-ci faisant l'objet de rapports séparés.

1.2 Lois administrées

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application :

Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes
L.R.Q., c. A-34

Loi sur le camionnage
L.R.Q., c. C-5.1

Loi sur les chemins de colonisation
L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.2

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal
L.R.Q., c. C-60.1

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24, titres 2 et 3

Loi sur le ministère des Transports
L.R.Q., c. M-28

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. R-4

Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q., c. S-14

Loi sur la Société québécoise des transports
L.R.Q., c. S-22.1

Loi sur le transport par taxi
L.R.Q., c. T-11.1

Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-8

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval
1984, c. 42
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal
1985, c. 32
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur la publicité le long des routes
1988, c. 14

Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé
1988, c. 57

Loi sur l'instruction publique
1988, c. 84
(Transport des écoliers).

1.3 Modifications aux lois et règlements

Au cours de l'exercice 1988-1989, les mesures législatives suivantes ont été adoptées :

- la Loi sur la publicité le long des routes (1988, chapitre 14), sanctionnée le 17 juin 1988 ; cette loi a pour objet de réviser l'ensemble des dispositions législatives applicables à la publicité le long des routes qu'entretient le ministère des Transports en instituant plus particulièrement, en matière de publicité commerciale, un régime de permis afin de contrôler l'identification de ceux qui font de la publicité le long des routes ;
- la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant le transport par autobus (1988, chapitre 25), sanctionnée le 17 juin 1988 ; cette loi vise principalement, en matière d'organisation des services, à simplifier les procédures, à réduire les délais et à uniformiser les textes de loi existants. Elle accorde de nouveaux pouvoirs aux municipalités, aux regroupements de municipalités et aux organismes publics de transport ;
- la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (1988, chapitre 57), sanctionnée le 23 décembre 1988 ; cette loi vise à assurer la sécurité des personnes et des biens dans le cas des ouvrages, des véhicules et des équipements de transport terrestre guidé. Elle prévoit notamment que le gouvernement peut édicter un code de sécurité et établir des normes portant sur la construction et l'entretien des ouvrages de transport terrestre guidé et sur le transport des matières dangereuses. Elle prévoit des pouvoirs d'inspection et d'enquête ;
- la Loi modifiant la Loi sur les transports (1988, chapitre 67), sanctionnée le 23 décembre 1988 ; cette loi contient diverses mesures législatives concernant l'organisation et le fonctionnement du courtage dans le secteur du camionnage en vrac. Elle prévoit notamment le pouvoir du gouvernement d'édicter un règlement sur les corporations de courtage et les normes de représentativité applicables lors de la délivrance des permis de courtage ;
- la Loi modifiant le Code de la sécurité routière (1988, chapitre 68), sanctionnée le 23 décembre 1988 ; cette loi a pour objet l'application des normes canadiennes de sécurité concernant les transporteurs routiers, en particulier celles relatives au nombre maximum d'heures de conduite ou de travail. Elle renferme aussi des dispositions plus précises concernant les détecteurs de radar de vitesse et diverses dispositions concernant les permis de conduire et leur renouvellement ;
- la Loi sur l'acquisition de voitures pour la ligne de trains entre les villes de Montréal et de Rigaud (1988, chapitre 77), sanctionnée le 23 décembre 1988 ; cette loi a pour objet d'autoriser le ministre des Transports à acquérir de nouvelles voitures pour le transport de voyageurs sur la ligne de trains de banlieue reliant Rigaud et Montréal et à les céder à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

De nouveaux règlements ont été adoptés et d'autres ont été modifiés concernant le Code de la sécurité routière, la Loi sur le ministère des Transports, la Loi sur le transport par taxi, la Loi sur les transports et la Loi sur le camionnage :

- le Règlement sur les normes de signalisation touristique commerciale (Arrêté ministériel du 20 avril 1988) ; ce règlement édicte des normes de signalisation d'équipements touristiques et des normes d'installation de cette signalisation ;
- le Règlement sur les droits exigibles pour une signalisation touristique commerciale (Décret 581-88 du 20 avril 1988) ; ce règlement fixe les droits que le ministre des Transports peut exiger pour l'installation et l'entretien d'une signalisation touristique commerciale sur un chemin public qu'il entretient ;
- le Règlement sur le transport de matières dangereuses (Décret 674-88 du 4 mai 1988) ; ce règlement a pour objet la révision des normes relatives au transport de matières dangereuses ;
- le Règlement modifiant les Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec (Décret 847-88 du 1er janvier 1988) ; ce règlement a pour objet la fixation d'un droit en matière de permis de taxi ;
- le Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports (Décret 1324-88 du 31 août 1988) ; ce règlement a pour objet d'autoriser certains fonctionnaires à signer avec la même autorité que le ministre divers documents du ministère des Transports ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers (Décret 1728-88 du 16 novembre 1988) ; ce règlement a pour objet la majoration de la limite de charge prévue en période de dégel ou de pluie dans certains cas et sur certaines autoroutes désignées ;

- le Règlement modifiant le Règlement sur le transport par taxi (Décret 1729-88 du 16 novembre 1988) ; ce règlement a pour objet l'augmentation de certains droits, la modification des exigences applicables en matière de transport par limousine, la modification du territoire de certaines agglomérations et la modification des conditions d'exploitation d'un service de taxi collectif à l'aéroport de Mont-Joli ;
- le Règlement modifiant le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal (Décret 1730-88 du 16 novembre 1988) ; ce règlement a principalement pour objet la réduction du droit payable par les titulaires de permis de taxi de l'agglomération de Montréal pour financer le programme de réduction du nombre de permis de taxi dans cette agglomération ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur les droits exigibles pour une signalisation touristique commerciale (Décret 1826-88 du 7 décembre 1988) ; ce règlement a pour objet d'établir une nouvelle tarification des droits exigibles pour la première année d'installation d'une signalisation touristique commerciale ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports (Décret 1827-88 du 7 décembre 1988) ; ce règlement a pour objet d'autoriser certaines personnes du Service de l'expropriation à signer pour le ministre des Transports les déclarations de règlement hors cour produites à la Cour du Québec en vertu de la Loi sur l'expropriation ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac (Décret 137-89 du 8 février 1989) ; ce règlement a pour objet une révision des normes régissant le camionnage en vrac, en particulier de celles applicables en matière de courtage par suite de la Loi modifiant la Loi sur les transports (1988, c. 67) ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage (Décret 138-89 du 8 février 1989) ; ce règlement a pour objet de préciser dans quels cas et à quelles conditions un permis de camionnage peut autoriser le transport d'un bien qui fait aussi partie d'un groupe de biens mentionnés dans le Règlement sur le camionnage en vrac ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts (Décret 139-89 du 8 février 1989) ; ce règlement a pour objet de soumettre à la procédure de dépôt les tarifs de camionnage en vrac dans le cas des contrats d'une durée inférieure à 10 jours ouvrables pourvu qu'elle soit d'au moins 5 jours ouvrables, et d'une durée supérieure à 3 mois sans dépasser 12 mois ;
- le Règlement modifiant les Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec (Décret 140-89 du 8 février 1989) ; ce règlement a pour objet de modifier les procédures concernant le camionnage en vrac pour tenir compte des modifications apportées au Règlement sur le camionnage en vrac et pour simplifier les demandes de permis de location en forêt et d'utilisation des camions loués ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac (Décret 296-89 du 1er mars 1989) ; ce règlement a pour objet la modification du territoire des régions 4 et 6.

1.4 Vocation

La vocation du Ministère tient son origine des pouvoirs qui lui sont conférés par une loi constitutive et par la Loi sur les transports.

Suivant la Loi sur le ministère des Transports, le ministre est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de les mettre en oeuvre, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution.

Par ailleurs, la Loi sur les transports rend le ministre responsable d'établir un plan des systèmes de transport au Québec, de faire la nomenclature des coûts, taux et tarifs et de prendre les mesures destinées à améliorer les transports en les coordonnant et en les intégrant. Elle l'autorise aussi à accorder des subventions, à en contrôler l'utilisation et à vérifier la nature des dépenses qui y sont reliées.

1.5 Organisation administrative

Au 31 mars 1989, l'organigramme du ministère des Transports, approuvé par le Conseil du trésor, se composait du Bureau du sous-ministre, de 4 directions générales, de 22 directions centrales, de 14 directions régionales, de 48 districts et de 61 services.

Bureau du sous-ministre

On notera d'abord que six directions centrales et deux services sont rattachés directement au Bureau du sous-ministre. Ce sont les directions de la Recherche, du Service aérien gouvernemental, du Secrétariat du ministère, de la Programmation, des Communications, et, enfin, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent ainsi que les services de la Vérification interne et des Enquêtes. On y trouve aussi la Direction de la

comptabilité, qui relève du Contrôleur des finances, et la Direction juridique, qui relève du ministère de la Justice.

Voici une brève description du rôle de ces unités administratives :

Direction de la recherche : concevoir et implanter la politique et gérer les programmes d'aide relatifs à la recherche-développement (R-D) en transport, en concertation avec le Comité ministériel de R-D en transport et le Conseil de la R-D en transport. Réaliser et coordonner des recherches socio-économiques et des études globales reliées aux systèmes de transport. Assurer la cohérence du contenu statistique de l'information ministérielle. Mettre à la disposition du personnel du Ministère toute la documentation dont il a besoin.

Service de la vérification interne : s'assurer de l'efficacité du Ministère en vertu des lois qui le régissent et de la protection appropriée de l'actif contre les pertes de toutes natures.

Service des enquêtes : veiller aux intérêts du Ministère en effectuant des enquêtes sur tout acte suspect ou irrégulier posé par des fonctionnaires ou des mandataires.

Direction du service aérien gouvernemental : offrir un service de transport aérien qui répond aux besoins des ministères et organismes gouvernementaux. Fournir aux ministères et organismes un soutien technique lorsqu'ils font appel à l'entreprise privée pour le transport aérien.

Direction du secrétariat du ministère : assurer la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle et voir au respect des mandats et compétences dévolus à chaque unité administrative. Garantir l'accès à l'information et les services aux citoyens. Assurer la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère.

Direction de la programmation : concevoir et élaborer des politiques globales, des stratégies et des programmes d'ensemble concernant les services et infrastructures de transport. Préparer le plan quinquennal d'immobilisation relatif aux équipements et infrastructures à la charge du Ministère.

Direction des communications : mettre à la disposition de la population et de groupes particuliers une information de qualité sur la politique, les objectifs, les projets et les réalisations du Ministère. Concevoir et réaliser un programme d'information et de documentation destiné à différents clients, aux employés du Ministère ou encore au grand public.

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent : favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

Direction de la comptabilité : s'assurer que la comptabilité du ministère des Transports respecte les conventions comptables et gouvernementales.

Direction juridique : assister le Ministère dans ses dossiers à incidence juridique ou légale.

L'organigramme du ministère des Transports comprend quatre directions générales : le Transport des personnes et des marchandises ; le Génie ; les Opérations ; l'Administration et la Gestion financière.

Voici une brève description du rôle de chacune des directions générales et des directions qui en dépendent :

Direction générale du transport des personnes et des marchandises : concevoir et élaborer une politique d'aide ainsi que des programmes, établir les orientations et le cadre réglementaire concernant l'élaboration, la mise en place et le fonctionnement des systèmes de transport terrestre des personnes et des marchandises. Concevoir, développer et évaluer les services et les systèmes de transport maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises. Réglementer et normaliser les divers services de transport, de même que leur utilisation.

Direction du développement du transport terrestre des personnes : effectuer les études nécessaires à l'élaboration des politiques, programmes d'aide et règlements, principalement pour le transport en commun, le transport scolaire et le transport adapté. Effectuer des études de besoins et fournir des avis ministériels relatifs aux projets de développement des réseaux de métro, de trains de banlieue et d'autres systèmes de grande et de moyenne capacité. Appuyer, au moyen d'études et d'interventions, les efforts visant l'intégration et la coordination des réseaux de transport, en collaboration avec les organismes publics de transport (OPT) et les conseils intermunicipaux de transport. Adapter des modèles de transport, effectuer des études de simulation et implanter des systèmes d'information.

Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes : administrer les programmes d'aide destinés au transport en commun, au transport scolaire et au transport adapté. Analyser les demandes de subvention présentées conformément aux programmes d'aide et recommander la contribution applicable en vertu des règles et des exigences de la gestion des programmes. Mettre en place des programmes de vérification des réalisations et des activités subventionnées. Concevoir la politique et les modalités administratives des différents programmes d'aide et procéder aux ajustements nécessaires, s'il y a lieu. Assurer, par des mécanismes appropriés, l'évaluation des différents programmes de subventions.

Direction de l'expertise technique en transport terrestre des personnes : assurer, à la suite des études d'opportunité, la conduite d'expertises de faisabilité technique et la préparation d'avant-projets et de plans et devis concernant les infrastructures et les équipements de transport terrestre des personnes. Effectuer des études de praticabilité technique et de faisabilité reliées à l'implantation d'équipements de transport.

Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire : effectuer des études et des analyses nécessaires à l'identification et à la connaissance des besoins de services de transport maritime, aérien et ferroviaire propres au Québec. Présenter le point de vue du Ministère et défendre les intérêts du gouvernement auprès d'organismes intéressés et, dans certains cas, préparer des règlements et des normes pour l'utilisation de services, ainsi que des programmes d'aide, afin d'assurer un développement et un fonctionnement harmonieux de ces services de transport.

Direction du transport routier des marchandises : concevoir la politique, la réglementation et les normes de coûts, de taux et de tarifs du transport routier des marchandises. Adapter, grâce à des échanges permanents avec le milieu, des mesures destinées à améliorer l'adéquation de l'offre et de la demande du service routier. Réviser la réglementation économique en tenant compte des compétences voisines. Effectuer des analyses, études et prévisions sur la sécurité et la configuration des véhicules. Préciser les besoins de réglementation pour les normes de charges et dimensions des véhicules, les normes d'arrimage et le transport des matières dangereuses. Concevoir et mettre sur pied des mécanismes pour contrôler l'application des lois et règlements en matière de transport routier des marchandises.

Direction générale du génie : diriger toutes les activités reliées à la planification du réseau routier et au design des infrastructures de transport. Fournir l'assistance technique nécessaire à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport.

Service de la planification routière : proposer les orientations et les objectifs du Ministère relatifs à la gestion du réseau routier ainsi que les moyens d'atteindre ces objectifs.

Direction de la circulation et des aménagements : effectuer les études de circulation et les études environnementales préalables à la préparation des projets du Ministère. Concevoir les plans et devis nécessaires à la construction des routes, aérodromes et chemins de fer.

Direction des sols et matériaux : fournir une assistance technique spécialisée aux unités administratives participant à la conception, la réalisation et l'entretien des infrastructures de transport.

Direction des structures : concevoir les plans et devis des ponts, viaducs, quais, débarcadères et autres ouvrages d'art d'importance. Fournir une assistance technique spécialisée pour la réalisation des travaux de construction et d'entretien des ouvrages d'art d'importance.

Direction des acquisitions : acquérir les droits de propriété et de passage nécessaires à la réalisation des projets de construction du Ministère. Prendre les ententes nécessaires avec les entreprises d'utilités publiques pour coordonner les travaux de construction ou de modification.

Direction générale des opérations : assurer la gestion des programmes de conservation, d'entretien, de construction et d'exploitation des infrastructures de transport. Promouvoir l'amélioration des méthodes d'exécution et de surveillance des travaux de construction et d'entretien.

Direction de la construction : assurer la coordination et le suivi des programmes de construction des infrastructures de transport. Uniformiser les méthodes d'exécution et de surveillance des travaux de construction des infrastructures dans les bureaux du Ministère partout dans la province.

Direction de l'entretien : assurer la coordination et le suivi des programmes d'entretien et de conservation des infrastructures de transport. Promouvoir le développement et l'amélioration des méthodes de travail et voir à l'uniformisation des normes techniques d'entretien.

Directions régionales : déterminer les besoins régionaux en matière de services et d'infrastructures de transport et assurer une gestion efficace des travaux de construction et d'entretien. Assurer l'exploitation des immeubles dont le Ministère a la charge. Représenter le Ministère auprès des organismes publics et de la population des régions qu'elles desservent.

Districts : déterminer les besoins et les priorités de construction et d'entretien des infrastructures de transport pour leur territoire. Assurer la surveillance des travaux de construction et réaliser la majorité des activités d'entretien des infrastructures.

Direction générale de l'administration et de la gestion financière : effectuer le suivi et le contrôle du budget du Ministère. Conseiller les autorités sur toute question relative à la gestion des systèmes et des ressources humaines, matérielles et financières. Fournir aux unités administratives du Ministère les connaissances techniques et le soutien requis pour la gestion de ces ressources. Assurer les services normalisés en matière de réglementation, de contrat et d'approvisionnement.

Direction du contrôle budgétaire : garantir une affectation rationnelle des ressources financières au Ministère et un contrôle budgétaire adéquat. S'assurer de la juste utilisation des subventions versées par le Ministère et en contrôler l'administration. Veiller à ce que le Ministère obtienne la meilleure part financière possible dans le cas d'ententes conclues avec d'autres gouvernements, soit municipal, provincial ou fédéral, et qu'il récupère les sommes qui lui sont dues. Coordonner, pour l'ensemble du Ministère, la préparation du budget annuel ainsi que l'affectation des ressources financières et effectuer les contrôles nécessaires. Exercer un contrôle budgétaire en fonction du développement des programmes et des réalisations du Ministère.

Direction du personnel : fournir aux gestionnaires le soutien nécessaire en matière d'organisation administrative, de gestion et de développement des ressources humaines et de relations de travail en conformité avec les lois, règlements, conventions collectives et directives régissant le personnel de la fonction publique.

Direction des contrats et de l'approvisionnement : assurer l'approvisionnement du Ministère et fournir aux gestionnaires une assistance et un soutien sur toute question relative à l'approvisionnement, à l'adjudication des contrats, aux appels d'offres ainsi qu'à la gestion des ressources matérielles.

Direction des réclamations : effectuer les analyses nécessaires à la détermination des modes de règlements appropriés quant aux réclamations sur contrats ou sur dommages présentées par ou contre le Ministère et rechercher les mesures susceptibles d'en réduire le nombre. Garantir la justice et l'équité dans toute matière contentieuse, d'une part entre le Ministère et ses divers contractants, d'autre part entre le Ministère et le public, quant aux réclamations sur dommages.

Direction des systèmes de gestion : fournir le soutien nécessaire à l'élaboration, à la réalisation, à l'implantation, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes administratifs et scientifiques. Assurer l'assistance requise à l'élaboration et à l'implantation de la bureautique, des normes et des procédés nécessaires au bon fonctionnement des unités administratives en matière de gestion. Élaborer les plans directeurs de l'informatique et de la bureautique.

1.6 Réorganisation administrative

En 1988-1989, le Ministère a poursuivi la modification des limites de ses régions administratives pour les faire correspondre à celles du gouvernement du Québec ainsi qu'aux limites des municipalités régionales de comté. Cette action a pour but de faciliter la concertation avec les autorités municipales et régionales.

Ainsi, au cours de cet exercice, la région de Lanaudière (6-5) a été créée. À partir du 1er avril 1989, les districts de Joliette (58) et de l'Assomption (62) relèveront de cette nouvelle région. Ces deux districts faisaient partie, jusqu'à ce jour, de la région des Laurentides (6-4).

La Direction de la planification routière, de la Direction générale du génie, a subi une profonde transformation. On y a retranché le Service de la planification du système routier pour le placer sous la responsabilité immédiate du directeur général. Il sera désormais connu sous le nom de Service de la planification routière.

De plus, le Service des relevés techniques a été aboli. Ses responsabilités ont été partagées entre le Service des projets de Québec et celui de Montréal, le Service de la planification routière ainsi que le Service des sols et chaussées de la Direction des sols et matériaux. Dorénavant, la Direction de la planification routière sera nommée Direction de la circulation et des aménagements.

Finalement, certaines activités de soutien technique relatives à l'entretien des structures ont été transférées à la Direction des structures. La Direction de l'entretien, de la Direction générale des opérations, en était auparavant responsable.

À la Direction de la recherche, le Centre de documentation, qui faisait antérieurement partie du Service des programmes, du développement de la recherche et de la documentation, est devenu un service autonome. On retrouve maintenant dans cette direction le Service de l'innovation et de la recherche en technologie, le Service de la statistique et de l'économie des transports, le Service des programmes et du développement de la recherche ainsi que le Service de la documentation, dont la vocation reste inchangée.

La Direction de l'entretien a procédé à une révision et à un réaménagement des activités et des mandats de certains de ses services.

Ainsi, le Service de la conservation des chaussées et le Service de l'entretien d'hiver et des structures ont été abolis. Le réaménagement a conduit à la création du Service de la planification des programmes d'entretien et du Service des opérations d'entretien.

Le Service de la planification des programmes d'entretien a comme responsabilité d'établir les programmes d'entretien et d'en assurer le suivi budgétaire. Il doit de plus proposer des stratégies d'entretien et procéder à l'évaluation des programmes mis en place.

Le Service des opérations d'entretien doit, quant à lui, assister et conseiller les autorités, les régions et les districts en matière d'opérations d'entretien d'été et d'hiver.

D'autre part, les activités relatives au soutien technique nécessaire à la réalisation des programmes approuvés d'entretien des structures, qui incombaient auparavant à la Direction de l'entretien, ont été transférées à la Direction des structures, de la Direction générale du génie. Ces regroupements d'activités permettront à la Direction de l'entretien d'améliorer ses services auprès des directions régionales.

Les mandats du Service du matériel et du Service de la signalisation demeurent inchangés.

En 1988, le ministère des Transports a effectué certains changements territoriaux dans les régions 3-2, 04, 6-1, 05, dans le but d'ajuster sa structure régionale à celle de la nouvelle carte des régions administratives. À la suite de ces changements, le district de Plessisville a été déménagé à Black Lake et une partie de son territoire a été rattachée à celui de Victoriaville.

Dans ce processus, les districts suivants ont été modifiés : Laurier-Station (28), Beauceville (23), Victoriaville (34), Nicolet (33), Drummondville (51), Richmond (35) et Plessisville devenu Black Lake (27).

Chapitre II
Champs d'activité

2.1 Missions

Dans l'ensemble des biens et services produits par l'État québécois, l'activité générale du ministère des Transports s'exerce dans les limites de trois missions déterminées : économique, éducative et culturelle, gouvernementale et administrative.

Sous l'aspect de sa vocation économique, le Ministère contribue au développement des infrastructures de transport qui jouent un rôle primordial dans la prospérité des régions. Parmi les diverses facettes de cette vocation du Ministère, il convient de mentionner la conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la conception des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien.

Le Ministère participe à la mission éducative et culturelle du gouvernement en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaires au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin d'offrir un service satisfaisant à la clientèle écolière.

Quant à la mission gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir : le transport aéromédical, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec et, occasionnellement, le transport des membres du gouvernement et de l'Administration dans l'exercice de leurs fonctions.

2.2 Programmes

Les activités du Ministère se répartissent à l'intérieur de huit programmes.

1. Systèmes de transport terrestre

Ce programme prévoit l'inventaire, l'amélioration et la coordination des systèmes de transport et l'apport d'une aide financière aux services de transport en commun et de transport adapté aux personnes handicapées.

2. Commission des transports du Québec

Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

3. Construction du réseau routier

Ce programme concerne le développement de nouveaux axes ainsi que l'amélioration ou la reconstruction du réseau routier existant. Il vise principalement à évaluer les besoins routiers, à planifier les interventions, à concevoir et préparer les plans et devis des chaussées et des ouvrages d'art, et à réaliser les travaux de construction requis, dans le respect des règles de protection de l'environnement.

4. Conservation du réseau routier

Ce programme s'applique à la conservation et à l'exploitation du réseau routier. Il a pour objectifs de conserver les chaussées et les structures en bon état, et d'assurer la sécurité et le confort au public voyageur. Ce programme comprend l'entretien des structures, des chaussées (surfaçage, rapiéçage, abords de route, etc.), de la signalisation (luminaires, feux lumineux, panneaux, etc.) et l'entretien d'hiver.

5. Gestion interne et soutien

Ce programme permet de planifier, de diriger et de coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.

6. Transport scolaire

Ce programme assure aux institutions primaires et secondaires les ressources financières nécessaires au transport des écoliers.

7. Transport maritime et aérien

Ce programme a pour but d'assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien.

8. Transport aérien gouvernemental

Ce programme s'applique à la prestation de services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.

Tableau 1

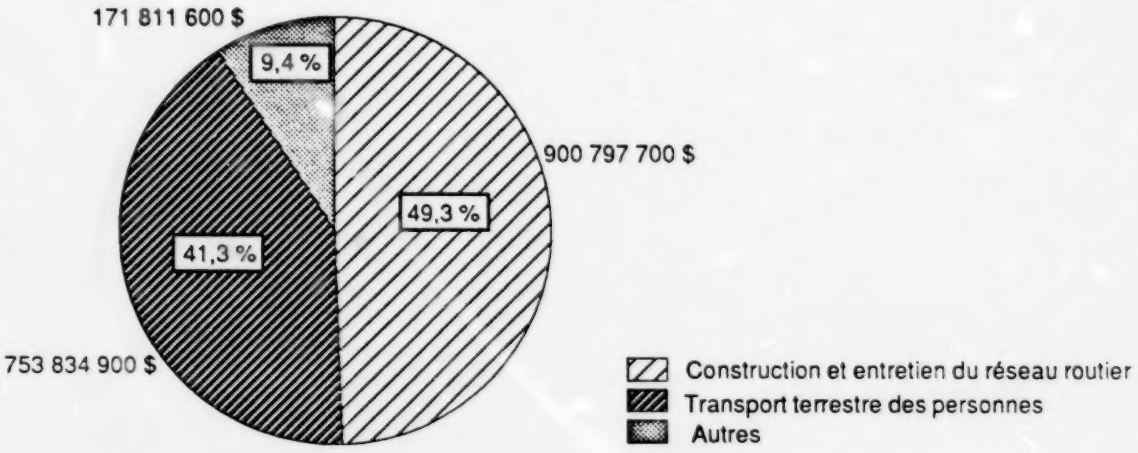
Missions gouvernementales et programmes du Ministère

Missions	Domaines	Secteurs	Programmes
Économique	Transport	Transport terrestre	1. Systèmes de transport terrestre 2. Commission des transports du Québec 3. Construction du réseau routier 4. Conservation du réseau routier 5. Gestion interne et soutien
		Transport maritime et aérien	7. Transport maritime et aérien
Éducative et culturelle	Éducation	Administration et Service	6. Transport scolaire
Gouvernementale et administrative	Gestion administrative centrale	Soutien de service	8. Transport aérien gouvernemental

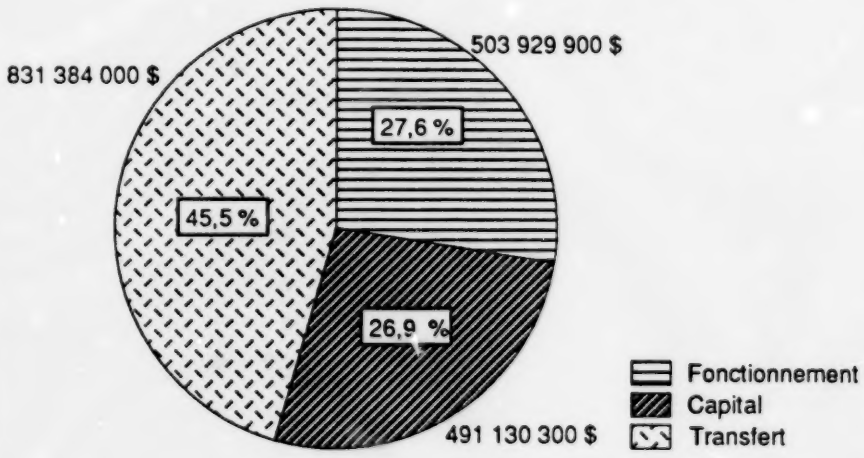
Graphique 1

Missions et programmes - Exercice 1988-1989
Budget: 1 826 444 200 $

Budget par regroupement d'activités



Budget par super-catégorie



Chapitre III
Ressources

3.1 Ressources humaines

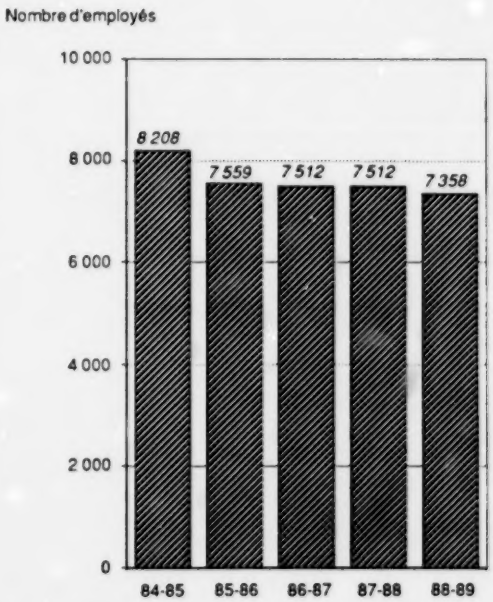
Pour l'année financière 1988-1989, l'effectif autorisé a diminué de 154 postes, passant de 7 512 à 7 358.

Tableau 2

Répartition de l'effectif régulier

Cadres supérieurs	241
Cadres intermédiaires	485
Professionnels	810
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	3 047
Ouvriers	2 775
TOTAL	**7 358**

Graphique 2
Effectif régulier du Ministère



Sur le plan de la dotation des emplois réguliers, 73 % des emplois ont été pourvus par des mouvements internes : affectations (271), mutations (88), promotions (277), et 27 % par recrutement.

Le Ministère a tenu 172 concours délégués, dont 80 au recrutement et 92 à la promotion.

Tableau 3

Concours délégués

Catégorie	Promotion	Recrutement	Total
Personnel cadre	31	5	36
Professionnels	5	23	28
Fonctionnaires	24	18	42
Ouvriers	32	34	66
TOTAL	**92**	**80**	**172**

Tableau 4

Rapport de l'effectif
Sommaire par région géographique

Régions*	Effectif régulier autorisé (équivalent plein temps)
1. Bas-Saint-Laurent–Gaspésie	573
2. Saguenay–Lac-Saint-Jean	331
3. Québec	2 663
4. Trois-Rivières	555
5. Cantons-de-l'Est	371
6. Montréal	2 002
7. Outaouais	345
8. Nord-Ouest	383
9. Côte-Nord	135
10. Nouveau-Québec	—
TOTAL :	**7 358**

*** Dans ce tableau, la répartition de l'effectif ne se limite pas au territoire du bureau régional.**

Le Ministère a participé à l'embauche de 6 910 employés occasionnels provenant de listes de rappel et du fichier ministériel des occasionnels, ce qui représente 2 558 années-personnes. Ce nombre comprend également 643 étudiants et stagiaires. Les règles de gestion, ainsi que le processus administratif devant conduire à l'épuration de 39 000 candidatures du fichier ministériel des occasionnels, sont en vigueur depuis mars 1989.

En matière de sélection du personnel, le Ministère a révisé les profils de sélection des conducteurs de véhicules et d'équipements mobiles, ce qui a conduit à un nouveau concept d'évaluation qui tient compte de la sécurité. De plus, il a élaboré un profil de sélection unique qui touche cinq classes d'emploi de techniciens des travaux publics, chefs d'équipe et spécialistes, et un profil de sélection unique pour les adjoints à l'entretien et à la construction dans les districts. Ce nouveau concept vise à accroître la polyvalence et la mobilité des personnes.

Le Ministère a également participé à l'intégration des cadres intermédiaires. Ainsi, 504 employés (138 professionnels et 366 agents de maîtrise) ont été intégrés lors de cette opération qui s'est déroulée de mars à décembre 1988.

Le Ministère a investi plus de 1,2 million de dollars dans le développement de ses ressources humaines. Cet investissement a produit environ 15 000 jours-personnes de formation. Près de la moitié de ces jours de formation ont été dispensés par des ressources internes au Ministère. De plus, le Ministère a poursuivi pour une quatrième année ses séances de sensibilisation à la gestion intégrale de la qualité. Plus de 600 cadres supérieurs et intermédiaires ont assisté à ces sessions.

En matière de relations du travail, le Ministère a participé aux activités de négociation des conventions collectives « Fonctionnaires », « Ouvriers » et « Ingénieurs » en établissant ses besoins et en représentant ses intérêts aux tables de négociation.

Différentes ententes ont été conclues avec le syndicat visant à assurer une plus grande efficacité dans l'organisation du travail. Ainsi, les projets-pilotes en cours d'évaluation sont la semaine de 4 jours (travaux d'entretien d'été) et le travail sur appel (travaux d'entretien d'hiver).

Le Ministère travaille actuellement à l'élaboration d'un outil de gestion pour les domaines disciplinaires et administratifs. Les travaux de recherche jurisprudentielle sur l'évaluation des fautes disciplinaires ont été achevés au cours de l'année.

Quant aux recours, quelque 430 nouveaux griefs ont été étudiés en deuxième étape, 963 ont été réglés et 50 jours d'audition ont été prévus pour les dossiers inscrits à l'arbitrage. De plus, le Ministère a fourni une expertise dans quelque 90 dossiers d'appel aux différentes instances de la CSST.

En ce qui a trait à l'aspect santé et sécurité du travail, il est intéressant de constater que les accidents et les pertes de temps qu'ils occasionnent sont en régression.

Tableau 5

Santé et sécurité du travail

Année	Nombre d'accidents*	Jours perdus
1985	1 096	27 445
1986	983	25 708
1987	980	21 370
1988	813	20 162

* Nombre d'accidents pour lesquels au moins une journée de travail a été perdue.

Le Ministère a également produit un rapport dont l'objectif était de sensibiliser les gestionnaires aux coûts inhérents aux accidents du travail et maladies professionnelles dans leurs unités administratives.

Au cours de l'année 1988, le Ministère a reçu 1 800 demandes de rachat de service de la part des employés qui ont travaillé soit à titre d'occasionnel ou d'étudiant et qui sont assujettis au régime de retraite des employés du gouvernement.

3.2 Ressources financières

Un budget de 1 826 444 200 $ a été alloué au ministère des Transports en 1988-1989. Ce budget représente 5,7 % de l'ensemble des crédits gouvernementaux et équivaut à une augmentation de 6,2 % par rapport au budget de l'année précédente, qui se situait à 1 719 651 600 $.

Tableau 6

Affectation des budgets de 1987-1988 et de 1988-1989 par programme et élément de programme

	1987-1988	1988-1989
1. Systèmes de transport terrestre	413 017 200 $	432 935 400 $
I Recherche et développement	9 131 100	10 274 100
II Transport des personnes	401 657 500	419 531 300
III Transport des marchandises	2 228 600	3 130 000
2. Commission des transports du Québec*	10 100 800 $	11 933 600 $
3. Construction du réseau routier	354 673 700 $	396 769 900 $
I Autoroutes	109 705 300	130 302 500
II Routes principales	102 314 800	123 543 000
III Routes régionales	60 442 000	57 006 200
IV Autres routes	82 211 600	85 918 200
4. Conservation du réseau routier	486 005 100 $	504 027 800 $
I Conservation des infrastructures routières de transport	367 602 800	372 611 800
II Activités de soutien	64 222 800	76 954 300
III Soutien en matériel	54 179 500	54 461 700
5. Gestion interne et soutien	58 081 800 $	57 636 300 $
I Direction	3 943 300	4 057 700
II Soutien administratif	20 881 900	20 146 800
III Soutien technique	7 893 400	8 097 800
IV Aide à l'amélioration du réseau municipal	25 363 200	25 334 000
6. Transport scolaire	318 908 700 $	334 303 600 $
I Aide au transport scolaire	317 781 700	333 641 000
II Soutien administratif	1 127 000	662 600
7. Transport maritime et aérien	62 082 400 $	73 613 900 $
I Transport maritime	36 063 800	37 259 000
II Transport aérien	26 018 600	36 354 900
8. Transport aérien gouvernemental	16 781 900 $	15 223 700 $
I Transport des personnes et des marchandises	5 477 200	8 884 700
II Protection de la forêt	11 304 700	6 339 000
III Fonds renouvelable	—	—
Total	**1 719 651 600 $**	**1 826 444 200 $**

*** La Commission des transports du Québec produit son propre rapport annuel.**

Partie II
Activités par programme

Chapitre IV
Programme I

Systèmes de transport terrestre

4.1 Inventaire et recherche

Direction de la recherche

La Direction de la recherche a modifié sa structure administrative au cours de l'année 1988-1989, lorsque le Centre de documentation est devenu le quatrième service de la Direction, s'ajoutant aux trois autres qui oeuvrent chacun dans des secteurs de responsabilités bien définis et dont l'action s'exerce auprès de la clientèle du Ministère ou celle de l'extérieur.

Une campagne de développement de la recherche en économie des transports a été lancée et la première étape fut un colloque tenu le 5 avril 1989 à Montréal. Il regroupait des chercheurs du domaine de l'économie et des fonctionnaires du ministère des Transports. Un suivi en sera assuré, pour que des projets de recherche en économie des transports soient entrepris et menés à terme.

Le Programme d'aide à la recherche-développement en transport (PARDT) a fait l'objet d'une évaluation qui a conduit le Ministère à présenter deux appels de propositions de recherche par année, à modifier la grille des critères de sélection, à améliorer la publicité du Programme et le fonctionnement des comités de suivi des projets de recherche. Lors de l'appel de propositions d'octobre 1988, quinze projets ont été déposés, dont neuf ont finalement été acceptés.

De même, chacune des deux actions concertées sur la R-D a donné lieu au processus d'évaluation de quinze projets. Pour l'Action concertée sur l'entretien et la réhabilitation du réseau routier du Québec, il s'agissait de la deuxième série de projets dans le cadre de ce programme. Neuf projets ont été acceptés. Quant à l'Action concertée sur le transport des marchandises, il s'agissait de la première série de projets d'un second programme prévu pour trois ans, puisqu'une négociation avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR) a conduit à définir les modalités de ce nouveau programme visant à intensifier les liens entreprise — université.

Cette collaboration avec le FCAR a également présidé au suivi du Programme de bourses universitaires : 28 étudiants ont reçu, en 1988, une bourse de 2e et 3e cycles en transport, pour un montant total de 170 000 $.

La Direction de la recherche a procédé à l'organisation technique et matérielle d'une première rencontre de chercheurs universitaires et d'experts du Ministère en sciences humaines, le 16 septembre 1988, afin de favoriser la prise de contact et l'établissement d'une collaboration concrète entre les deux parties.

Dans le cadre du Programme de recherche à contrat, le Ministère a lancé un deuxième appel de propositions de recherche. En tout, 16 projets ont été reçus et huit retenus.

En ce qui concerne l'administration du volet R-D de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports, le Ministère a participé à la réalisation de huit projets.

Le tableau et le graphique qui suivent présentent les données relatives aux dépenses de recherche-développement en transport au Québec, engendrées par les différents programmes de la Direction de la recherche en 1988-1989, à l'exclusion du Programme de bourses universitaires. Généralement, les projets subventionnés par le Ministère entraînent la participation d'autres partenaires financiers. Ainsi, la valeur totale des programmes inclut, en plus des dépenses directes du Ministère, les contributions des autres organismes publics du Québec, du gouvernement fédéral ainsi que du secteur privé. L'effet de levier représente le rapport de la valeur totale sur les dépenses en R-DT du Ministère.

Pour l'année financière 1988-1989, l'effet de levier de la Direction de la recherche a été de 3,44 comparativement à 3,19 l'année précédente. Il est à noter que le volet R-D de l'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports 1985-1990 est le Programme où le rapport de la valeur totale sur les dépenses du Ministère est le plus élevé, en particulier parce qu'il faut tenir compte de la participation du gouvernement fédéral.

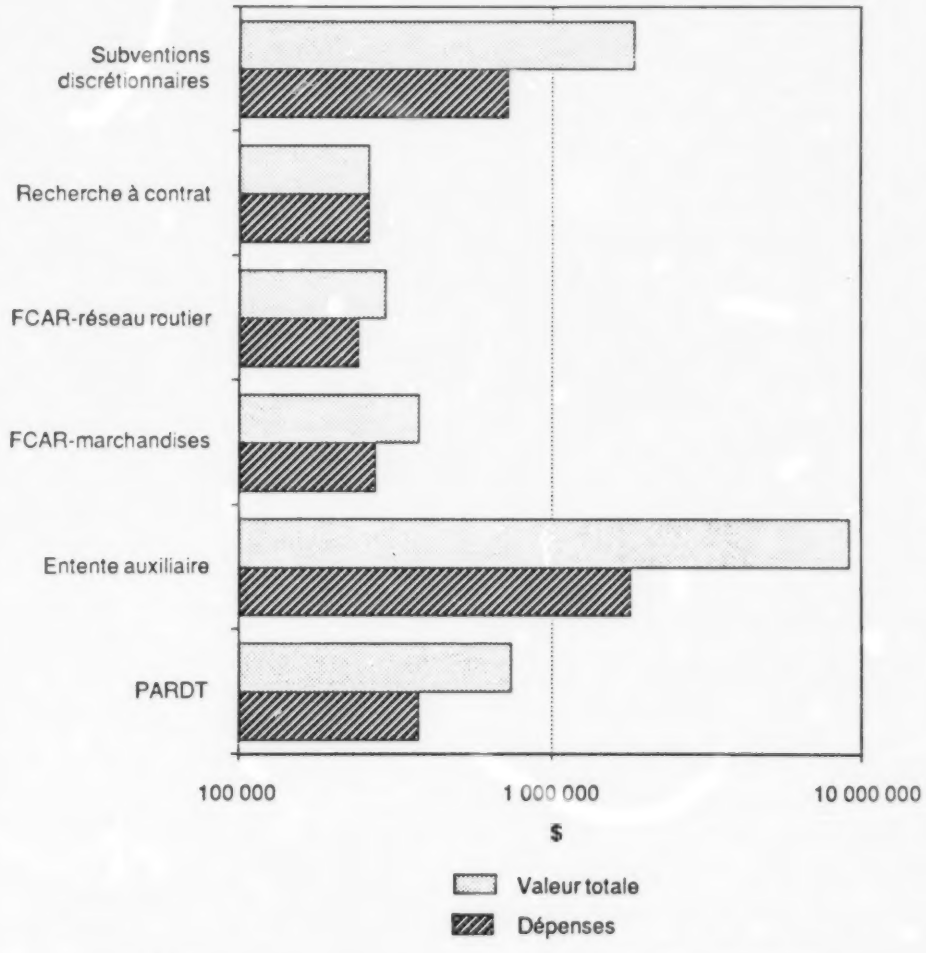
Tableau 7

Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche et effet de levier pour l'année financière 1988-1989

Programme	Dépenses de la Direction de la recherche	Valeur totale du programme	Effet de levier
PARDT	376 844 $	753 688 $	2,00
Entente auxiliaire	1 778 354 $	9 036 242 $	5,08
FCAR-marchandises	275 000 $	375 000 $	1,36
FCAR-réseau routier	243 030 $	296 656 $	1,22
Recherche à contrat	259 278 $	259 278 $	1,00
Subventions spéciales	718 930 $	1 856 005 $	2,58
Total	**3 651 436 $**	**12 576 869 $**	**3,44**

Graphique 3

Valeur totale des programmes de la Direction de la recherche pour l'année financière 1988-1989



Par ailleurs, la Direction a poursuivi ses activités de diffusion d'information scientifique et de sensibilisation de ses différents clients. La Banque d'information internationale en recherche routière (DIRR) a été alimentée de 85 fiches analytiques, dont celles de 21 rapports de recherche qui ont paru dans la collection du Ministère. En outre, sept numéros du bulletin Recherches Transport ont été publiés au cours de l'année, dont trois numéros thématiques. Les séances d'information concernant la présentation et la diffusion des rapports d'études et de recherches sont pratiquement terminées pour les unités administratives concernées au Ministère.

Dans le domaine de l'information statistique, les réalisations suivantes méritent d'être signalées : un système d'exploitation des données de base de l'enquête origine-destination de Statistique Canada, l'organisation interne des données du recensement canadien, la publication des dépenses ministérielles par circonscription électorale québécoise, ainsi qu'une publication sur l'évolution des dépenses ministérielles au cours des vingt dernières années.

La Direction de la recherche a également collaboré aux travaux de plusieurs organismes dont le Transportation Research Board (TRB), l'International Association for Travel Behavior (IATB), le Planning and Transport Research and Computation (PTRC), l'Association des routes et transports du Canada (ARTC), le Canadian Transportation Research Forum (CTRF), l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR).

En matière de coopération franco-québécoise en transport, la Direction a fait le bilan de ses activités à ce chapitre dans le cadre de la mission du directeur des programmes de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS). Ces discussions ont également favorisé une mission québécoise subséquente conduisant à la signature d'un accord-cadre de coopération entre le Ministère et l'INRETS en matière de R-DT.

L'inventaire du Centre de documentation s'établissait à 40 000 documents, et 800 abonnements à divers périodiques étaient à la disposition des usagers en 1988-1989. Plus de 20 000 documents ont été prêtés pour consultation, soit une augmentation de 25 % par rapport à l'année précédente. Le Centre de documentation a en outre répondu à plus de 20 000 demandes d'information. Au chapitre des services spécialisés, il faut noter la gestion de 36 profils de dissémination sélective de l'information (DSI) au profit de 18 chercheurs, ainsi qu'une réponse positive à 948 demandes de recherches informatisées.

Direction de la programmation

Parmi les divers travaux d'étude et de recherche effectués au cours de l'exercice 1988-1989 par la Direction de la programmation, il convient de mentionner ceux qui ont porté sur les conférences socio-économiques régionales, le découpage administratif régional, l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, l'évaluation des programmes et des activités du Ministère, la classification fonctionnelle du réseau routier ainsi que le programme de restauration de carrières et de sablières. Ces travaux ont été faits en collaboration avec diverses unités administratives du Ministère et en concertation avec d'autres ministères.

Conférences socio-économiques régionales

Le Ministère a continué de contribuer et de participer aux conférences socio-économiques régionales comme à celles de la Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine, de la Côte-Nord et du Bas-Saint-Laurent, de même qu'aux rencontres biennales de l'Outaouais et des Laurentides. Il a aussi contribué et participé aux rencontres annuelles de concertation de la Montérégie, de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Estrie et du Saguenay — Lac-Saint-Jean et à la préparation des prochaines conférences socio-économiques de la Mauricie — Bois-Francs et de la région Chaudière — Appalaches.

Découpage administratif régional

La Direction de la programmation a coordonné la mise en place d'un nouveau découpage régional du Ministère, conformément à la décision gouvernementale de décembre 1987 relative à cette question. À la suite de la création d'une nouvelle direction régionale, celle de Lanaudière, et de diverses modifications, chacune des municipalités régionales de comté est maintenant rattachée à une seule direction régionale du Ministère.

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Le Ministère n'a cessé de jouer un rôle actif dans l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et dans la création de municipalités régionales de comté. C'est ainsi qu'il a participé à l'appréciation et à l'approbation gouvernementale du schéma d'aménagement adopté par la MRC de l'Île-d'Orléans, de nombreux règlements de modification de schémas d'aménagement ainsi qu'à celles de règlements de contrôle intérimaire.

Évaluation des programmes et des activités du Ministère

Les activités du Service d'évaluation de programmes ont été regroupées sous trois volets différents :

celles qui étaient liées au plan ministériel d'évaluation, à la réalisation d'études d'évaluation et les autres activités d'évaluation et d'analyse.

En vertu du plan ministériel, 19 projets ont été réalisés, 6 ont été abandonnés et 13 ont été reportés au plan ministériel 1989-1990. À ces derniers s'ajoutent 33 nouveaux projets pour un total de 46.

En janvier 1989 a paru le premier recueil d'indicateurs de programmes contenant 75 indicateurs relatifs à 5 programmes d'intervention du Ministère, soit le transport urbain, le transport scolaire, le transport adapté, le transport maritime et le réseau routier. Les indicateurs retenus décrivent surtout l'évolution significative de certains grands paramètres particuliers à chacun des programmes.

Les interventions du Ministère dans l'exploitation des aéroports provinciaux et les activités d'arpentage ont fait l'objet d'une évaluation au cours de l'année. Le Ministère a également élaboré un sondage sur la satisfaction des usagers du réseau routier ; la cueillette d'information se fera au printemps et à l'automne 1989 à ce sujet.

En outre, le Service d'évaluation a été étroitement associé à la question du renouvellement de la flotte d'aéronefs destinés au transport exécutif et du parc d'hélicoptères du Service aérien gouvernemental.

Classification fonctionnelle du réseau routier

Pour faire suite à la classification des réseaux autoroutier, national, régional et collecteur, le Ministère a élaboré un cadre de classification du réseau local au cours de l'année. Il a poursuivi également l'étude du mode d'implantation de la classification fonctionnelle sur le plan de la gestion du réseau routier (construction, entretien).

Programme de restauration de carrières et de sablières

Après avoir procédé à un inventaire et une évaluation du potentiel des sites d'exploitation pouvant faire l'objet de travaux de restauration, la Direction de la programmation a commencé d'appliquer au cours de l'année 1988-1989 un programme triennal de restauration de carrières et de sablières, conformément à l'engagement pris en mai 1987 lors d'une réunion regroupant les autorités des ministères des Transports et de l'Environnement. Quelques directions régionales du ministère des Transports ont été associées à ce programme qui sera en pleine activité en 1989-1990 avec le concours de huit directions régionales.

4.2 Transport des personnes

Le plan de transport de la région de Montréal

Le 10 août 1988, le ministre rendait public un plan d'action pour résoudre les nombreux problèmes de circulation et enrayer la dégradation de la qualité du réseau autoroutier et de certains équipements de transport collectif. L'ensemble des interventions prévues par le plan, tant sur le réseau routier que sur le réseau du transport collectif, totalise des dépenses de 1,6 milliard de dollars réparties sur dix ans, dont près de 736 millions pour les cinq premières années (1988-1993).

Toutes les interventions qui seront entreprises au cours des cinq prochaines années visent d'abord à maintenir les services et à accroître la sécurité, ensuite à réduire le coût d'exploitation et d'entretien et à donner un meilleur service. Les travaux sont rendus nécessaires et urgents par le vieillissement des infrastructures et des équipements, mais également par tous les problèmes liés à leur fonctionnement, leur capacité et leur accès étant donné l'accroissement de la population et de la circulation dans la région de Montréal.

Le plan comprend aussi des projets de développement d'infrastructures pour consolider les réseaux, les rendre complémentaires, répartir l'affluence et faciliter l'accès au centre de l'île de Montréal. La réalisation de ces projets constitue la seconde étape du plan (1993-1998).

La commission parlementaire

Ces projets ont été discutés en commission parlementaire en janvier 1989. Le ministre a entendu 37 groupes et organismes représentant tous les milieux de la grande région montréalaise qui ont majoritairement apporté leur appui aux projets inscrits au plan.

Cette consultation a fait ressortir la nécessité de faire certaines études avant d'entreprendre les travaux, notamment en ce qui a trait au tracé de certaines autoroutes, au prolongement du métro et à l'utilisation de nouvelles technologies pour le transport collectif.

La table régionale de concertation

En février 1988, le ministre organisait une table de concertation dans la région de Montréal pour trouver des moyens d'augmenter l'utilisation du transport en commun. Cette table comprend quatre comités chargés d'étudier des aspects techniques qui pourraient faciliter les déplacements dans la région. Les quatre aspects étudiés sont : la coordination des services de transport et l'harmonisation de l'utilisation des infra-

structures de transport en commun (voies réservées, terminus, stationnements), la possibilité, pour les usagers d'un service de transport adapté aux personnes handicapées, d'emprunter plus d'un réseau de transport, les effets financiers découlant de l'utilisation d'un réseau par les non-résidents et la compatibilité des différents équipements de perception. Les membres de la table régionale, composée de représentants du Ministère et des organismes de transport de la région, s'entendent pour dire qu'il faut mettre sur pied une structure régionale de transport qui aurait le pouvoir de coordonner les services et de partager équitablement les frais d'exploitation entre les partenaires.

Les dépenses d'immobilisation

Le plan d'action prévoyait 60 millions de dollars pour rénover les voitures de métro de première génération (MR-63) détériorées par la corrosion. Des études techniques faites par la STCUM évaluaient le coût des travaux de rénovation de ces voitures à 108 millions de dollars. Une analyse coûts-bénéfices fut effectuée conjointement par le Ministère et la STCUM afin de vérifier le bien-fondé de tous les travaux prévus, ce qui a permis de faire un choix des travaux à réaliser.

La construction du terminus permanent de la STRSM au centre-ville de Montréal a commencé le 13 mars 1989. Le plan d'action prévoit, pour cette réalisation, des dépenses de 27,6 millions de dollars qui sont payées par le Ministère en vertu de son programme d'aide au transport en commun.

Ce terminus répondra aux besoins de tous les organismes publics de transport de la Rive-Sud et assurera confort et sécurité aux 12 000 passagers qui y transitent à chaque période de pointe de la journée. Ce terminus est un élément-clé du lien interrives que constitue la voie réservée sur le pont Champlain utilisée par près de 200 autobus matin et soir. Cette voie sera remplacée par une voie réservée aménagée sur l'estacade au coût de 85 millions de dollars. Les études rattachées à ce projet commenceront en 1989-1990.

Le transport collectif

La modernisation des trains de banlieue

La modernisation de la ligne de Rigaud est en cours. Le ministre des Transports a inauguré la station intermodale de Dorval à l'automne 1988 pendant que se poursuivaient les travaux de rénovation des autres stations. La dernière phase de la modernisation de cette ligne comprend la rénovation de 41 voitures, la fabrication de 7 voitures d'alimentation électrique ainsi que l'achat de 4 locomotives et de 24 voitures neuves. Ces travaux coûteront 15 millions de dollars en rénovation et fabrication de voitures et 31 millions en voitures neuves ; ils permettront à la STCUM d'améliorer le service et de répondre à la demande que provoquera l'intégration tarifaire des trains et des autobus en 1989-1990.

D'autre part, des négociations avec le CP (Canadien Pacifique) et la STCUM ont permis au Ministère d'améliorer le service de la ligne Rigaud en particulier pendant les réparations sur l'autoroute 20 au cours de l'été 1989.

Pour la modernisation de la ligne de Deux-Montagnes, le Ministère prévoit 175 millions de dollars. L'année 1988-1989 a été consacrée à l'élaboration d'un avant-projet qui détermine les aspects de cette modernisation : régime d'exploitation, capacité, service, confort, mobilier, matériel roulant et aménagements. Ainsi, on a établi un programme de réserve ou d'acquisition de terrains pour l'aménagement de stationnements, de terminus et d'aires d'attente et plusieurs démarches ont été entreprises auprès des propriétaires.

L'aide aux organismes de transport

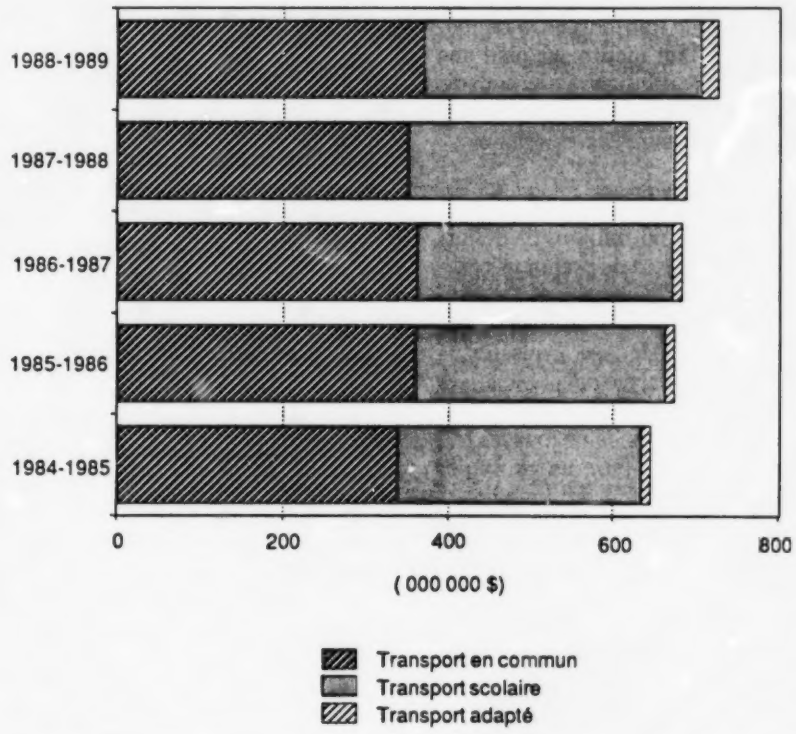
Les autorités organisatrices de transport en commun, soit les organismes publics de transport et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport, ont reçu du Ministère une aide financière de 373 millions de dollars au cours de l'exercice 1988-1989. Le Ministère a mis au point une stratégie visant à aider les organismes publics de transport de taille moyenne à surmonter leurs baisses d'achalandage. Pour ce faire, on utilise le concept de client plutôt que celui d'usager.

Une étude de faisabilité à laquelle collabore le Ministère est en cours à la CTCUQ (Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec) qui projette d'instaurer un service de transport rapide de capacité intermédiaire entre le centre-ville de Québec et les centres-villes de Beauport, Charlesbourg et Sainte-Foy. Cette étude doit définir les caractéristiques du service (technologie, tracé, achalandage), en évaluer les conséquences et en préciser les règles.

Le Ministère a également coordonné une recherche qui dresse l'inventaire des banques de données à référence spatiale touchant de près ou de loin à la question du transport au Québec. Il appuie aussi les travaux du Comité Trans qui fait la collecte de données, la mise à jour et le maintien de bases de données sur l'utilisation du sol et le transport dans la région de l'Outaouais.

Les municipalités de Granby et de Val-Bélair se sont jointes à celles qui offrent un service de transport, portant ainsi à 33 le nombre d'organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) qui desservent 145 municipalités. En plus de l'aide financière qu'il accorde pour la mise sur pied de nouveaux

Graphique 4
Subventions aux services de transport



services, le Ministère apporte un soutien technique à toutes les municipalités qui en font la demande pour faciliter le développement et la rationalisation de leur service. Ainsi, il a produit un guide à l'intention des municipalités désireuses d'organiser, individuellement ou collectivement, un service de transport en commun ou de modifier leur service.

Le transport urbain par autobus

Le 1er juillet 1988, les modifications législatives du transport par autobus entraient en vigueur. Ces modifications ont pour but de faciliter l'organisation des services de transport en commun et de transport adapté aux personnes handicapées.

Le transport adapté aux personnes handicapées

Au cours de l'année, sept nouveaux services ont été organisés afin de desservir 19 nouvelles municipalités, ce qui porte à 560 le nombre de municipalités qui offrent un service de transport adapté aux personnes handicapées. À l'heure actuelle, 77 services de transport adapté aux personnes handicapées desservent 78 % de la population totale du Québec.

L'évolution constante de ce type de service se traduit par l'augmentation annuelle d'environ 20 % des crédits que le Ministère y alloue. En 1988-1989, il a versé 18,4 millions de dollars en subventions aux organismes publics de transport en commun et aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport adapté pour plus de 2 millions de passages.

Le Ministère participe également à la conception d'un logiciel pour les besoins des services de transport adapté qui devrait être disponible en 1990-1991. Il prépare une réglementation sur les véhicules destinés à ce type de transport, qui devrait être prête en 1990.

Le transport par taxi

Pour répondre aux attentes de l'industrie du taxi contenues dans le rapport Bissonnet de 1987, le ministre des Transports créait en octobre 1988 le poste de coordonnateur ministériel du dossier du taxi. Celui-

ci est chargé des relations avec les partenaires du Ministère d'une part (la Commission des transports, la Régie de l'assurance automobile, les autres organismes gouvernementaux comme la Sûreté du Québec et les autorités régionales comme la Communauté urbaine de Montréal, les services municipaux de police) et avec les clientèles d'autre part (les ligues de taxis, les taxis en région et les autorités régionales comme les municipalités régionales de comté, les organismes publics de transport, les organismes municipaux et intermunicipaux de transport, les organismes publics de transport adapté, etc.).

Parmi les travaux en cours, citons la révision de la Loi et du Règlement sur le transport par taxi dont les objectifs sont une meilleure qualité du service et une surveillance accrue pour réduire le nombre de taxis illégaux. Le Ministère travaille également à la démonstration de taxis adaptés aux personnes en fauteuil roulant. Il prépare aussi un document visant à sensibiliser les chauffeurs sur la prévention contre le crime et à les informer du comportement à adopter dans de telles circonstances, ainsi que de leurs recours s'ils en sont victimes. Il compte collaborer à l'élaboration de mesures pour accroître la sécurité des chauffeurs de taxi, en favorisant, par exemple, les communications entre les taxis et les services de sécurité.

Dans le cadre du programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, les détenteurs de permis de taxi ont offert 129 permis pour rachat ; ceci porte à 1 024 le nombre de permis qui ont été retirés depuis la mise en vigueur du plan en juin 1985.

4.3 Transport des marchandises

Le transport par camion

Le Ministère a participé aux comités de planification et d'application de la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds servant au transport extraprovincial et modifiera sa réglementation de façon à ce qu'elle soit en harmonie avec celle des provinces voisines. Il a défendu les intérêts des transporteurs lors de discussions portant sur l'uniformisation des normes tant à l'échelle canadienne que nord-américaine.

Il a effectué une cinquantaine d'essais, en collaboration avec les transporteurs et leurs associations, pour résoudre des problèmes de conception de véhicules et de logistique de chargements. Il a aussi organisé des conférences et des séances de formation dans toutes les régions du Québec. Il a conçu un logiciel pour aider les transporteurs à mieux connaître et respecter la réglementation sur les charges et dimensions, et a commandé une étude sur l'utilisation de l'informatique par les entreprises québécoises de camionnage. De plus, il a participé à des recherches sur les essieux relevables, les essieux autovireurs et les indicateurs de charges montés sur les véhicules. Il a poursuivi ses propres recherches touchant les bénéfices et les conséquences de la réglementation sur la préservation du réseau routier et sur l'industrie du transport.

À la suite d'une commission parlementaire, le décret 1002-88 du 30 juin 1988 mettait en vigueur un test d'intérêt public avec inversion du fardeau de la preuve pour les licences intraprovinciales et les permis de camionnage local. Ce test a été utilisé pour 56 % des demandes dans une proportion de 47 % pour le transport extraprovincial et de 53 % pour le transport intraprovincial et local. Après un an, plus de 90 % des demandes étaient traitées, ce qui constitue une nette amélioration du délai devant la Commission des transports.

L'année 1988-1989 a donné lieu à des modifications à la réglementation sur le transport des matières en vrac en raison de l'évolution de ce secteur d'activité.

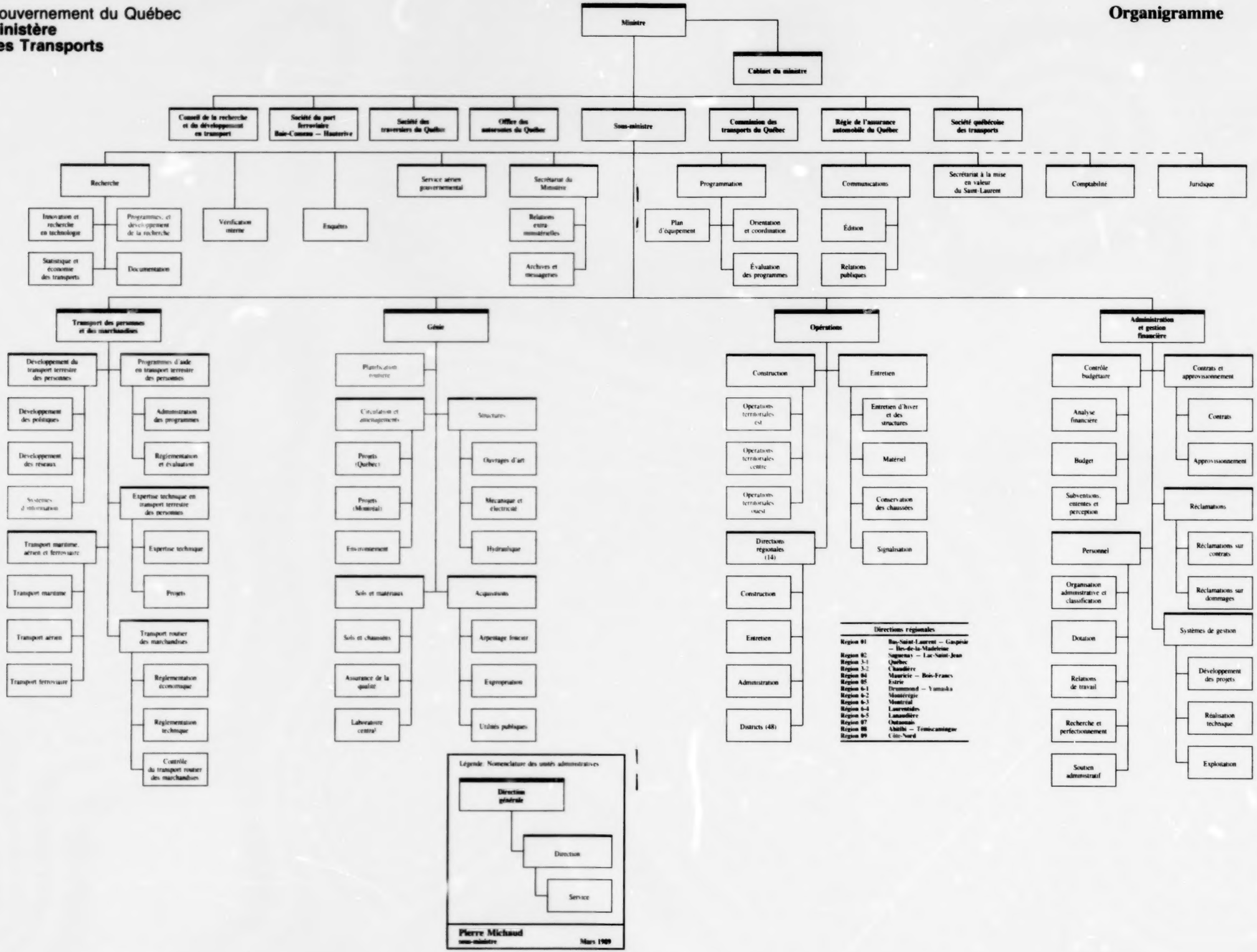
Le contrôle routier a été intensifié au cours de l'année. Les opérations de pesée ont été plus nombreuses. On a commencé à développer un système d'information encadrant les opérations quotidiennes des postes de contrôle. Pour une surveillance plus efficace du transport routier des marchandises, le Ministère a confié à des responsables régionaux la gestion des postes de contrôle. Ils coordonnent toutes les activités de contrôle routier dans leur région, s'assurant, pour ce faire, la collaboration des services de police, de la Régie de l'assurance automobile et d'autres ministères. Ils font partie de plusieurs comités, par exemple : ceux de l'Association des directeurs de police et pompiers du Québec, de concertation de l'unité de sécurité routière, des postes et aires de contrôle, etc. De plus le Ministère a offert, à quelque 400 policiers municipaux, une formation particulière touchant la réglementation sur l'arrimage et les charges et dimensions des véhicules lourds ainsi que le transport des matières dangereuses. Il a également mis à leur disposition un logiciel spécialement adapté à leurs opérations et une formation continue par le bulletin *Info-Contrôle*. Enfin, soulignons qu'un peu plus d'un million et demi de véhicules lourds sont passés aux postes de contrôle du Ministère en 1988-1989.

Le transport par chemin de fer

La Loi nationale sur les transports de 1987 a modifié sensiblement le contexte légal des chemins de fer. Le Ministère a commenté les projets de règlements soumis par le gouvernement fédéral dans ce domaine. Il a aussi organisé des séances d'information et de sensibilisation destinées à divers groupes d'expéditeurs qui pourraient être touchés par les nouvelles dispositions de la loi.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Organigramme



Directions régionales

Région 01	Bas-Saint-Laurent — Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine
Région 02	Saguenay — Lac-Saint-Jean
Région 3-1	Québec
Région 3-2	Chaudière
Région 04	Mauricie — Bois-Francs
Région 05	Estrie
Région 6-1	Drummond — Yamaska
Région 6-2	Montérégie
Région 6-3	Montréal
Région 6-4	Laurentides
Région 6-5	Lanaudière
Région 07	Outaouais
Région 08	Abitibi — Témiscamingue
Région 09	Côte-Nord

Pierre Michaud
sous-ministre

Mars 1989

Une des dispositions les plus importantes de la loi concerne le mécanisme d'abandon des embranchements ferroviaires. La nouvelle loi impose un échéancier précis et restreint les arguments recevables en opposition à une demande d'abandon au seul aspect de la rentabilité. En 1988-1989, plus de 900 kilomètres de voies ferrées faisaient l'objet d'une demande d'abandon au Québec, soit presque autant que la longueur des voies ferrées qui ont été abandonnées au Québec au cours des 25 dernières années. Le Ministère a analysé toutes ces demandes et est intervenu auprès de l'Office national des transports dans la majorité des cas. L'abandon de certaines lignes de chemin de fer, quoique pouvant être justifié du point de vue de la rentabilité, peut néanmoins nuire de façon sérieuse à certains expéditeurs comme au développement économique de certaines régions du Québec. C'est pourquoi le Ministère a entrepris l'élaboration d'un réseau ferroviaire de base qui sera capable de répondre aux exigences actuelles et futures du développement économique régional. À l'instar du réseau de base de l'Ouest, ce réseau devrait être protégé des demandes d'abandon. La nature de cette protection devra faire l'objet d'une négociation avec le gouvernement fédéral.

En décembre 1988 était sanctionnée la Loi sur la sécurité dans le transport terrestre guidé. Cette nouvelle loi modernise les dispositions relatives à la sécurité ferroviaire pour les chemins de fer de compétence québécoise. De plus, elle étend la compétence du Ministère à une centaine d'entreprises qui utilisent du matériel ferroviaire sans posséder le statut de chemin de fer. Enfin, la loi confère au ministre un droit de regard sur l'exploitation du métro de Montréal.

Chapitre V
Programme 3

Construction du réseau routier

5.1 Orientations

Tout en poursuivant ses efforts pour doter la province d'un réseau routier sécuritaire qui satisfasse aux besoins de la population, le Ministère a, de façon particulière :

— amorcé les travaux prévus dans le plan d'amélioration du réseau routier de la région de Montréal ;

— érigé deux lits d'arrêt sur la route 138, près de Baie-Saint-Paul et de Tadoussac ;

— mis graduellement en place des plans de contrôle et d'assurance de la qualité.

5.2 Travaux de génie

Déjà sensibilisé à la gestion de projets, le Ministère a autorisé plus de 60 chargés de projets à suivre des cours dans le but de les initier au fonctionnement d'un outil informatisé assurant le suivi des activités de préparation des projets.

De plus, les coordonnateurs de projets affectés à la planification routière, ainsi qu'au suivi et à la coordination des activités principales, ont élaboré 150 calendriers des travaux, produit 500 rapports sur l'état de dossiers et rédigé quelque 110 autres rapports spécifiques.

Le Comité ministériel sur la gestion intégrale de la qualité a concentré ses activités à la mise sur pied d'une infrastructure lui permettant de réaliser son plan de contrôle et d'assurance de la qualité. Après la création d'un secrétariat permanent, le Comité a divisé le Ministère en quatre secteurs : les infrastructures de transport, la recherche-développement, le transport des personnes et des marchandises, les ressources. Les responsables de chacun des secteurs ont été nommés officiellement, les ressources ont été désignées et les mandats ont été établis.

Les autorités du Ministère ont entériné les objectifs du Comité. Elles ont fait la promotion de la gestion intégrale de la qualité auprès des gestionnaires du Ministère et ont transmis leurs orientations aux fournisseurs de biens et de services.

Le Comité a préparé un cours d'une durée de 11 jours, pour 13 conseillers chargés de sensibiliser les gestionnaires et leurs employés à l'importance de la qualité.

D'autre part, la chronique « Gestion et qualité » du journal interne *L'Équipe* et la diffusion de documents de référence sur le concept de la qualité assureront le suivi auprès des employés du Ministère. Le Comité participe également à une table interministérielle sur la qualité.

Le Ministère a fusionné les services de l'entretien d'hiver et des structures avec le Service des ouvrages d'art afin de mieux les orienter vers la gestion de la qualité. Une liaison continue a été établie entre le concepteur et le surveillant dans le processus de vérification des projets. Le travail du concepteur ne se limite donc plus aux ouvrages neufs, mais inclut maintenant l'évaluation des structures existantes et des plans de renforcement pour répondre aux exigences de la circulation moderne.

En 1988-1989, le Ministère a continué de participer activement au programme de recherche C-SHRP (Programme canadien de recherche stratégique sur les infrastructures routières) en déléguant, entre autres, un professionnel au centre de coordination nationale pour une année.

Rappelons que le Ministère a investi 1,25 million de dollars dans ce programme quinquennal et que sept ingénieurs du Ministère participent à diverses activités de recherche dans les domaines du béton bitumineux, du rendement à long terme des chaussées, des opérations routières et du béton de ciment. Ils doivent également collaborer au programme SHRP américain pour l'identification et la signalisation de dix terrains d'essais au Québec.

Un comité de concertation, sur l'application de la méthode d'évaluation et d'examen des effets des projets routiers sur l'environnement, a été mis en place au printemps 1988 à la suite d'une entente entre les ministres des Transports et de l'Environnement. Un rapport a été produit en mars 1989 à ce sujet.

Toujours dans le but d'améliorer la qualité de l'environnement, le Ministère a poursuivi 98 études d'impact. Il a également autorisé 385 évaluations environnementales, 64 évaluations archéologiques et 55 demandes de certificat.

Dans la région de Québec, il a procédé à 2 603 relevés de circulation, établi 49 enquêtes origine-destination, entrepris 45 études d'opportunité et 38 études de circulation.

Dans la région de Montréal, il a effectué 315 études de feux de circulation, préparé les plans et devis de chaussées sur une longueur de 294 kilomètres et de signalisation sur 151 kilomètres. Il a également préparé 22 aménagements paysagers.

Un comité ministériel, composé de huit membres de la Direction générale du génie et de celle des opérations, a été chargé d'assurer la révision des normes techniques de construction et d'entretien des routes. Sept équipes de travail ont été créées afin de procéder à l'étude approfondie des aspects normatifs suivants : la conception, la construction, les ouvrages d'art, les abords de route, l'entretien, le matériel et les matériaux. Les résultats de ces travaux seront disponibles au cours des prochaines années sous forme de volumes techniques.

Des normes révisées de la signalisation routière, concernant les définitions et la localisation des panneaux de prescription, de danger ainsi que ceux à utiliser sur les lieux de différents travaux, ont été publiées dans la *Gazette officielle du Québec*. Ces chapitres, ainsi que la signalisation recommandée sur les voies cyclables, paraîtront aux Publications du Québec.

Les travaux de réfection de l'autoroute 20 à Montréal ont été estimés à 30 millions de dollars et seront appuyés d'un plan de circulation-transport comportant des mesures d'atténuation de quelque 2 millions. Ces travaux s'étendront sur près de 10 km, soit de la 1re Avenue à Lachine jusqu'à l'entrée du tunnel Ville-Marie au centre-ville de Montréal.

Le Ministère a commencé à éditer un répertoire des autoroutes afin de familiariser les utilisateurs avec les quelque 2 000 km d'itinéraires autoroutiers du Québec, situés principalement au sud du territoire et le long du fleuve Saint-Laurent. On y présente la désignation routière de tous les axes de 1 à 99 et de 400 à 999. Ce document facilitera la compréhension du système de numérotation des chevauchements de certains tronçons du réseau routier.

Dans le but d'assurer des conditions maximales de confort et la sécurité au public voyageur, le Ministère a mis de l'avant un plan quinquennal d'interventions axées sur la gestion de la circulation sur les ponts de Québec et Pierre-Laporte, au coût total d'environ 16 millions de dollars. Entre autres, d'ici 1992, l'exploitation du pont de Québec à sens unique aux heures de pointe nécessitera un investissement de 5,4 millions.

Concernant la production du plan de transport dans la région de Montréal, des mandats ont été confiés à des firmes privées, afin de préparer les plans et devis des réparations et des améliorations à apporter aux échangeurs de la ville de Saint-Pierre, de celle de Montréal-Ouest et de la cour Turcot. Le coût de réalisation de ces projets est de 26,5 millions de dollars.

Toujours à l'intérieur du plan de transport dans la région de Montréal, le Ministère a préparé des plans et devis pour des projets représentant des coûts de réalisation de 16 millions de dollars. Trois projets importants ont été réalisés : la construction de l'échangeur du boulevard Cartier, l'entretien du tronçon reliant l'échangeur Turcot au tunnel Ville-Marie et l'amélioration de l'autoroute Métropolitaine. Cette amélioration comporte l'élargissement de l'autoroute 40 à la hauteur du boulevard Saint-Michel (2 millions), l'élargissement de la 4e voie sud, près du boulevard Décarie (3,7 millions), et la construction de trois haltes d'urgence sur les voies élevées de l'autoroute Métropolitaine (1,26 million). L'élaboration de plans et devis de projets d'envergure similaire a été confiée à des consultants.

Le Ministère a également préparé ou fait préparer les plans et devis pour 67 autres projets, dont les coûts de construction totalisent 47,5 millions de dollars. Le tiers des projets concerne des travaux de réparation ou d'amélioration. Ceux qui ont été confiés à l'entreprise privée comptent également pour le tiers mais représentent la moitié des montants de construction.

La capacité portante de 115 ponts a été évaluée au cours de l'année, dont 13 par une firme de consultants.

Afin d'évaluer l'étendue et la gravité de la dégradation des chaussées du réseau routier, le Ministère a effectué des relevés de portance sur 6 000 km. Il a également fait des relevés visuels et de profilométrie sur 26 000 km en été et 2 000 km en hiver sur les autoroutes, les routes provinciales, secondaires et municipales.

Pour répondre aux nouveaux besoins des divers intervenants répartis dans la province, 498 études et expertises techniques ont été réalisées dans les domaines des sols, du béton de ciment, du béton bitumineux et autres produits.

Pour assurer la qualité des divers travaux sur le réseau routier, 826 projets, totalisant 4 298 km, ont été surveillés.

Le Ministère a préparé les plans et devis de 101 projets d'éclairage routier de l'ordre de 17,5 millions de dollars. L'entreprise privée a préparé 16 de ces projets, évalués à 7,6 millions.

Il a répondu à 113 demandes relatives à l'éclairage, vérifié 107 installations photométriques et électrotechniques, et préparé 44 dessins d'atelier.

Le Ministère a effectué 204 études hydrauliques reliées surtout à l'étude des dimensions des ouvrages de constructions futures. De plus, 21 % des études traitaient de réclamations sur dommages causés par l'érosion et les inondations.

Le Ministère a également surveillé l'érosion à la base des piliers de 22 ponts et entrepris une observation du mouvement des glaces à la suite de travaux réalisés aux piliers du pont Laviolette contre la collision des navires.

Afin d'améliorer la productivité, le Service de l'hydraulique s'est informatisé. Le Service des ouvrages d'art a porté à quatre le nombre de ses postes de travail de dessin assisté par ordinateur tout en participant au Comité CAO-DAO (conception et dessin assistés par ordinateur).

Le rodage du système informatique, la formation du personnel et l'efficacité de la collecte et du traitement des données ont contribué à augmenter de 30 % la production du Service de l'arpentage foncier, qui a exécuté et supervisé des travaux sur plus de 2 400 km.

Ce service a supervisé des travaux de photogrammétrie exécutés par des firmes privées pour près de 732 000 $ et produit les rapports et les plans de bathymétrie qui servent à l'étude de l'implantation d'ouvrages d'art.

La Division de la cartographie a traité et mis à jour près de 1 300 éléments d'information territoriale tels des cartes, plans, données de précipitation, listes d'odonymes.

Parmi ses réalisations, on compte la carte routière, celles du plan de transport de Montréal et de l'agglomération de Québec, en plus des diverses cartes thématiques et spécifiques telles la carte du Québec cyclable, la carte des sentiers de motoneige ou encore les cartes murales pour des audiences publiques et les commissions parlementaires.

À cela s'ajoute la rédaction de *Distances routières*, en vente aux Publications du Québec. Enfin, la Division de la cartographie assure la coordination du dossier toponymique et son responsable représente le ministère des Transports auprès de la Commission de toponymie.

5.3 Travaux routiers

Des dépenses de 239 960 300 $ ont été effectuées par le Ministère au chapitre de la construction routière en 1988-1989, soit :

— 57 483 600 $ aux autoroutes ;
— 79 342 700 $ aux routes principales ;
— 36 221 400 $ aux routes régionales ;
— 66 912 600 $ aux autres routes.

Le Ministère a aussi investi dans plusieurs projets spéciaux. Ainsi, quelque 3 660 000 $ ont été consacrés au programme spécial d'amélioration du réseau, 20 800 000 $ à la construction d'aéroports nordiques, 2 250 000 $ aux aménagements portuaires et 4 785 000 $ à la modernisation des trains de banlieue.

Voici une liste des principaux travaux effectués au cours de l'année dans chaque région administrative.

Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine (1-1)

La région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine a profité d'un budget de quelque 13 524 900 $ consacré à la construction routière, dont la plus grande partie, soit près de 8 424 600 $, a été attribuée aux routes principales, 1 257 100 $ aux routes régionales et 3 843 200 $ aux autres routes.

Le Ministère a achevé la construction du pont de Gros-Morne sur la route 132 à Mont-Louis, ainsi que les travaux de drainage urbain sur la route 132 à Tourelle et la route 299 à Sainte-Anne-des-Monts.

Le Ministère a presque terminé la reconstruction du pont du cap de l'Est sur la route 199 à Grosse-Île aux Îles-de-la-Madeleine et la réfection de la route 132 dans la région de Paspébiac, en collaboration avec la Société québécoise d'assainissement des eaux, le ministère de l'Environnement et les municipalités de Paspébiac et de Paspébiac-Ouest.

De plus, le Ministère a amorcé la construction d'un viaduc sur la route 132 à Newport et l'amélioration de la route 299 entre Sainte-Anne-des-Monts et le mont Sterling, en y dépensant 850 000 $.

Bas Saint-Laurent (1-2)

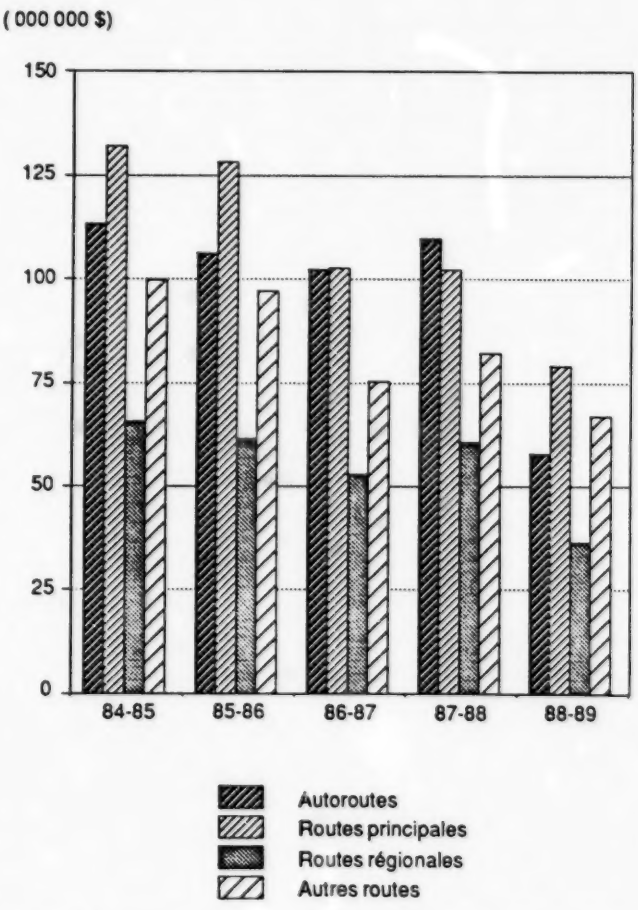
Les travaux de construction dans la région du Bas-Saint-Laurent ont nécessité plus de 7 389 100 $, dont 632 500 $ ont été alloués aux routes principales, 886 800 $ aux routes régionales et 5 869 800 $ au réseau local.

Parmi les réalisations de l'année, soulignons la reconstruction de la route 132 à Mont-Joli, de la route de la Station à Saint-André de Kamouraska, du chemin des Étroits à Packington, de la route 297 à Saint-Damase, du chemin Kempt à Padoue, ainsi que la construction de voies auxiliaires sur la route 132 à Bic et à Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte.

De plus, le Ministère a entrepris la réfection de la route du Lac-Baker à Saint-Jean-de-la-Lande, de la route de la Station à Saint-Paul-de-la-Croix, du chemin des 8e et 9e Rangs à Saint-Adelme et de la route de la Montagne à Mont-Carmel.

Enfin, des travaux de reconstruction du chemin Padoue et de drainage urbain à Saint-Gabriel-Lallemant ont été amorcés selon les termes d'un protocole signé avec cette municipalité.

Graphique 5
Budget de construction du réseau routier



Saguenay — Lac-Saint-Jean (02)

En 1988-1989, le budget de construction de routes pour la région Saguenay — Lac-Saint-Jean a nécessité une somme de 12 375 900 $, incluant un montant de 2 200 000 $ destiné au programme spécial d'amélioration du réseau. Un montant de 1 412 300 $ a été consacré aux autoroutes, 5 931 200 $ aux routes principales, 2 319 200 $ aux routes régionales et 2 713 200 $ aux autres routes.

Le Ministère a effectué la reconstruction de tronçons sur les routes 172 (municipalité de canton de Taché et Saint-Fulgence), 169 (entre Saint-Prime et Saint-Félicien) et 170 (Saint-Félix d'Otis) pour un total d'environ 5 000 000 $.

Les travaux de reconstruction de la route 170 à la hauteur de Rivière-Éternité ont été entrepris au cours du présent exercice pour un montant de 200 000 $; ils seront achevés en 1989-1990.

Un montant de 2 300 000 $ a été dépensé, conformément aux protocoles d'entente avec les villes de Chicoutimi et de Jonquière, pour la reconstruction du boulevard Saguenay Est et de la route 372. Le Ministère a également signé un protocole d'entente avec la ville de Roberval au montant de 6 850 000 $; ces travaux s'étaleront sur les cinq prochaines années.

Un contrat de 900 000 $ a été accordé pour permettre la reconstruction de trois ponts sur le chemin d'accès au centre de ski Le Valinouet. Le Ministère a aussi terminé la construction des viaducs nord et sud sur l'autoroute 70 au-dessus de la route 175 pour un montant de 1 400 000 $.

Québec (3-1)

Au cours de 1988-1989, le Ministère a investi dans les divers programmes de construction de la région de Québec plus de 15 363 600 $, dont 922 100 $ pour

les autoroutes, 6 007 400 $ pour les routes principales, 2 666 600 $ pour les routes régionales et 5 767 500 $ pour les autres routes. De plus, quelque 20 800 000 $ ont été attribués à la construction d'aéroports nordiques.

La route 138 a été l'objet de projets importants dans la région. En effet, des travaux d'élargissement et de réfection ont été terminés à Baie-Saint-Paul et à Clermont, deux lits d'arrêt ont été construits dans la côte Saint-Antoine à Baie-Saint-Paul ainsi qu'une aire de vérification des freins ; ces éléments de sécurité sont en activité depuis décembre 1988.

La route 371 à Saint-Gabriel-de-Valcartier a fait l'objet d'une réfection majeure sur plus de 4 km. De nombreux chemins municipaux ont aussi été réparés dans le comté de Portneuf, ainsi que deux ponts dans le rang Sainte-Christine.

La signature de plusieurs protocoles d'entente avec des municipalités a permis la réalisation de nombreux projets dont les plus importants sont la construction d'un écran acoustique le long de l'autoroute 40, dans le secteur Les Saules à Québec ; le début des travaux de construction d'un viaduc sous la voie ferrée du boulevard Pierre-Bertrand dans la ville de Vanier ; la réfection de plusieurs routes telles la rue Jean-Gauvin à Sainte-Foy, les rues Tessier et Saint-Félix à Saint-Augustin-de-Desmaures, la rue Racine et le boulevard Valcartier à Loretteville, ainsi que la rue Château-Bigot à Charlesbourg.

Chaudière (3-2)

Les travaux de construction dans la région de la Chaudière ont nécessité 20 039 400 $, incluant un montant de 420 000 $ affecté au programme spécial d'amélioration du réseau. Quelque 6 411 100 $ ont été affectés aux autoroutes, 2 653 500 $ aux routes provinciales, 5 360 100 $ aux routes régionales et 5 614 700 $ aux chemins municipaux.

Le Ministère a prolongé la route 73 entre Sainte-Marie et Vallée-Jonction, sur une longueur de 9,10 km, pour un montant de 4 630 000 $.

De plus, les travaux d'éclairage sur l'autoroute 20, à la hauteur de l'échangeur de la route 173 dans la ville de Lévis, ont été exécutés pour un montant de 950 000 $.

Enfin un montant de 800 000 $ a été dépensé pour le réaménagement de la bretelle située sur l'autoroute 20, sur le côté sud de la sortie 311.

En outre, des travaux d'élargissement à quatre voies ont été poursuivis dans les municipalités de Saint-David (675 000 $) et de Lauzon (1 000 000 $).

Le protocole signé avec la ville de Saint-Georges pour l'élargissement, sur une longueur de 3,3 km, de la route 204, au montant de 3 700 000 $, est en voie de réalisation.

Trois-Rivières (04)

Plus de 18 086 800 $ ont été attribués à la construction routière dans la région Mauricie — Bois-Francs en 1988-1989, répartis comme suit : 2 375 200 $ pour les autoroutes, 5 436 200 $ pour les routes principales, 2 051 800 $ pour les routes régionales et 8 223 600 $ pour les autres routes.

Parmi les principales réalisations, signalons les travaux d'aménagement sur les intersections des voies d'accès au parc industriel de Bécancour, sur l'autoroute 30, au coût de 2 300 000 $.

Le programme de réfection de la route 155 entre Grandes-Piles et La Tuque s'est concrétisé en 1988 par la reconstruction complète d'une section de 10 km de routes dans la municipalité de Haute-Mauricie pour un coût de 4 350 000 $. Plus de 1 300 000 $ ont été nécessaires pour la réfection de la route 351 et d'un pont au-dessus de la rivière Shawinigan dans la municipalité de Saint-Mathieu.

Enfin, neuf protocoles d'entente, signés avec les municipalités, représentant une somme de 3 millions de dollars, ont permis au Ministère de participer de façon significative à la réalisation de projets conjoints.

Sherbrooke (05)

Le montant des dépenses pour l'année 1988-1989 dans la région de Sherbrooke a totalisé 16 378 600 $, soit 2 484 700 $ pour les autoroutes, 6 535 100 $ pour les routes principales, 2 890 100 $ pour les routes régionales et 4 468 700 $ pour les autres routes.

Les principales réalisations se résument à :

— la continuation des travaux sur le tronçon de l'autoroute 10 et de la route 216 dans la municipalité de Fleurimont (2 350 400 $) ;

— divers travaux sur les routes principales dont :

— la reconstruction de la route 112 sur 2,8 km dans la municipalité de canton et la ville de Magog (1 874 500 $) ;

— la reconstruction de la route 112 sur 4,1 km selon un protocole d'entente avec la municipalité de Fleurimont (1 700 000 $) ;

— la reconstruction de la route 141 sur 2,7 km dans la municipalité de Saint-Herménégilde (908 700 $) ;

— la reconstruction de la route 116 sur 5,8 km dans la municipalité de canton de Cleveland (808 300 $) ;

— divers travaux sur les routes régionales dont :

— la reconstruction de la route 263 sur 4,2 km dans la municipalité de canton de Marston (1 022 200 $) ;

— la reconstruction de la route 206 sur 5,3 km dans le canton Sainte-Edwidge-de-Clefton (555 700 $) ;

— la reconstruction de la route 210 sur 0,9 km selon un protocole d'entente avec la municipalité de Sawyerville (264 900 $) ;

— la reconstruction de la route 257 sur 1,3 km dans la municipalité de canton de Weedon (237 000 $) ;

— la reconstruction de la route 255 sur 1,5 km dans la municipalité de canton de Shipton (197 100 $) ;

— divers travaux sur d'autres routes dont :

— le parachèvement de la reconstruction du chemin du Parc (1,6 km) selon un protocole d'entente avec la municipalité de Fleurimont (618 900 $) ;

— la reconstruction du chemin Drummond sur 2,9 km selon un protocole d'entente avec la municipalité de Rock Forest (400 000 $) ;

— plusieurs autres travaux de reconstruction sur diverses routes (2 648 300 $) ;

— plusieurs travaux de pose d'enrobé bitumineux sur diverses routes (617 000 $).

Drummondville (6-1)

Un montant de 13 471 100 $ a été alloué aux travaux de construction routière effectués dans la région de Drummondville, soit 2 320 300 $ pour les autoroutes, 2 061 700 $ pour les routes principales, 2 356 800 $ pour les routes régionales et 6 732 300 $ pour les autres routes incluant une enveloppe spéciale de 852 600 $ consacrée au programme Middlemiss.

Parmi les nombreuses réalisations, soulignons que le Ministère a amorcé la reconstruction de la route 241 dans le comté de Brome-Missisquoi à la hauteur de Bromont.

De plus, les travaux de prolongement de l'autoroute 30 et du doublement du boulevard Poliquin dans la ville de Sorel ont été achevés.

Enfin, les travaux sur le boulevard Bouchard, dans les municipalités de Granby, de canton de Granby et de Roxton Pond, a permis un accès au parc de récréation de la Yamaska.

Sud de Montréal (6-2)

Les travaux de construction effectués dans la région Sud de Montréal en 1988-1989 ont totalisé 7 967 300 $, soit 1 039 900 $ pour les autoroutes, 1 178 600 $ pour les routes provinciales, 2 095 500 $ pour les routes régionales, 3 653 300 $ pour le réseau de routes locales. Une somme additionnelle de 2 250 000 $ a été consacrée à de nouveaux aménagements portuaires.

Parmi les principaux travaux, citons la construction d'un poste de contrôle sur l'autoroute 10 à Brossard (800 000 $), la rénovation du système d'éclairage routier sur une section du boulevard Taschereau (134) dans les municipalités de Saint-Hubert et de Greenfield Park (430 000 $), et divers travaux sur plusieurs routes régionales pour un total de 1 700 000 $.

Dans le but d'améliorer le réseau routier, le Ministère a fourni une aide financière aux municipalités de Bedford, Châteauguay, Longueuil et Saint-Amable (1 702 000 $).

Montréal (6-3)

Pour cette région, les dépenses de construction ont été réparties ainsi : 26 086 600 $ pour les autoroutes, 637 900 $ pour les routes principales, 1 997 900 $ pour les routes régionales et 1 513 900 $ pour les autres routes, pour un grand total de 30 236 300 $. De plus, un montant de 4 785 000 $ a été consacré à la modernisation des trains de banlieue.

Voici une brève description des travaux les plus importants :

— réfection de l'autoroute 520 (chemin Côte-de-Liesse), sur une longueur de 7,4 km, dans les villes de Mont-Royal, Saint-Laurent, Lachine et Dorval (10 285 000 $) ;

— réfection d'un tronçon de l'autoroute 40, sur une longueur de 10 km, entre le boulevard Saint-Charles et le pont de l'île aux Tourtes, plus particulièrement dans les villes de Kirkland, Baie d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville (1 900 000 $) ;

— construction d'un tunnel piétonnier (tunnel du golf) sous l'autoroute 20 dans la municipalité de Pointe-Claire (1 985 000 $) ;

— réfection des approches d'un pont d'étagement à la croisée du chemin de Saint-Thomas et de l'autoroute 20 dans la municipalité de Saint-Zotique (1 060 000 $) ;

— élargissement du pont Viau reliant Montréal et Laval (1 633 190 $) ;

— réaménagement du rond-point Dorval situé près de l'aéroport de Dorval (3 390 000 $) ;

— remplacement du système d'éclairage du tunnel Décarie et de ses approches (1 625 000 $).

Enfin, sept protocoles d'entente ont été signés avec des municipalités dont, parmi les plus importants, ceux conclus avec la ville de Montréal-Nord pour l'échangeur Pie-IX sur le boulevard Henri-Bourassa (4 900 000 $) et la ville d'Anjou pour une voie de service sur l'autoroute 25 (1 200 000 $).

Nord de Montréal (6-4)

Durant l'année 1988-1989, un montant d'environ 19 537 200 $ a été dépensé pour la construction routière dans la région 6-4, soit 3 975 100 $ pour les autoroutes, 2 782 800 $ pour les routes principales,

6 700 800 $ pour les routes régionales, 6 078 500 $ pour les autres routes. Des protocoles d'entente ont été signés avec diverses municipalités pour une somme de 1 550 000 $.

Le Ministère a amélioré le réseau routier dans cette région en aménageant notamment :

— la route 117 au nord du village de Saint-Jovite ;
— la route 343 qui relie Joliette à Saint-Ambroise-de-Kildare ;
— le chemin Mont-Saint-Michel-Parent pour un accès à la partie est de l'Abitibi.

Mentionnons aussi divers travaux le long de l'autoroute 25 entre Laval et Saint-Esprit, une réfection sur la route 335-337 entre La Plaine et Saint-Lin et celle de la route 327-364 entre Weir et Arundel.

De plus, le Ministère a apporté, par protocole d'entente, une aide financière aux municipalités de Sainte-Adèle, L'Épiphanie, Saint-Adolphe d'Howard, Saint-Michel-des-Saints, Lorraine, Mirabel et Saint-Eustache.

Outaouais (07)

Dans cette région, le Ministère a investi en 1988-1989 près de 25 266 500 $ pour la construction et l'amélioration du réseau routier, soit 9 018 300 $ pour les autoroutes, 5 503 600 $ pour les routes principales, 2 614 100 $ pour les routes régionales et 8 130 500 $ pour les autres routes.

Les travaux autoroutiers ont été en grande partie consacrés à l'autoroute 5.

L'amélioration des routes principales, au coût de 5 503 600 $, s'est poursuivie par la réalisation de projets sur la route 105 au nord de Wakefield, la réfection de la route 148 dans Aylmer et l'octroi d'un contrat de 5 100 000 $ pour la reconstruction du tronçon du dépôt Forbes à la limite sud du canton Émard sur la route 117.

Les principales réalisations concernant les routes régionales, qui représentent des investissements de 2 614 100 $, sont les suivantes : le boulevard Lorrain dans Gatineau, la route 366 dans Wakefield et un tronçon de la route 301 dans le comté de Pontiac.

Quelque 8 130 500 $ ont été accordés pour des contrats sur diverses autres routes pour la réfection du chemin Saint-Raymond-de-la-Montagne et du boulevard Taché dans la ville de Hull, du chemin Masham-Eardley dans la municipalité de La Pêche, du chemin Montcerf-Lytton dans Lytton, du chemin Namur-Boileau dans Namur, du chemin du Lac-Vert dans Lac-Sainte-Marie, de la rue Notre-Dame dans Maniwaki.

Abitibi-Témiscamingue (08)

Les investissements du Ministère pour les travaux de construction dans la région 08 ont coûté environ 18 370 500 $. De ce montant, 12 164 900 $ ont été consacrés aux projets interrégionaux, 2 039 500 $ aux projets régionaux et 4 166 100 $ pour d'autres travaux tels que poste de pesée et drainage agricole, incluant 190 000 $ au programme Middlemiss.

Les principales réalisations ont touché la route 117, sur une longueur de 25 km, à l'intérieur du parc de La Vérendrye (3 100 000 $), la route Authier-Nord — Joutel (1 114 000 $), la route 117 dans la ville de Rouyn-Noranda (2 000 000 $) et la route 111, sur une distance de 4 km, dans la paroisse de Macamic (800 000 $).

Parmi les autres grands projets, mentionnons la réfection de la route 101 (4,7 km) à Saint-Bruno-de-Guigues (1 430 000 $), de la route 117 à l'intérieur de la ville de Rouyn-Noranda (830 000 $), de la route 390 (6,2 km) dans la municipalité de Taschereau (720 000 $), de la route 111 (14,6 km) entre La Sarre et Macamic (2 800 000 $), de la route 393 dans la municipalité de La Sarre (442 000 $), de la voie d'accès à l'aéroport dans la ville de Val d'Or (400 000 $) et d'une partie des routes 113 et 386 dans la municipalité de Senneterre (400 000 $). Enfin des travaux de rechargement ou de pose d'enrobé bitumineux pour une longueur approximative de 135 km et totalisant 3 500 000 $ ont été effectués sur diverses routes de la région.

Côte-Nord (09)

En 1988, le Ministère a investi sur la Côte-Nord, par le biais de différents programmes de construction, une somme de 19 915 800 $. De ce montant, 18 412 800 $ ont été attribués aux routes principales, dont 6 600 000 $ ont été consacrés à l'amélioration de la route 138 et 11 800 000 $ pour le prolongement de celle-ci à l'est de Havre-Saint-Pierre. De plus, 1 000 000 $ a été alloué aux routes régionales et 503 000 $ aux autres routes.

Parmi les grands travaux régionaux, on compte surtout la construction de la route 138 à Havre-Saint-Pierre, sur une longueur de 20 km, et à Baie-Johan-Beetz, sur une distance de 18 km. Au même titre figure aussi la reconstruction de ponts à Rivière-au-Tonnerre et sur la rivière Sainte-Marguerite à Sept-Îles.

Enfin, le Ministère a signé un protocole d'entente avec la ville de Fermont pour le rechargement de la nouvelle route 389 entre Fire Lake et Mont-Wright.

Chapitre VI
Programme 4

Conservation du réseau routier

6.1 Conservation des chaussées

Le réseau routier entretenu par le Ministère compte près de 60 000 kilomètres d'autoroutes, de routes principales et régionales, ainsi qu'une partie importante du réseau des routes municipales. Plus des deux tiers de ces routes sont pavées.

Tableau 8

Longueur du réseau routier entretenu par le Ministère

Kilomètres (longueur équivalente pondérée à 2 voies)*

	Surfaces		
Type de routes	**Pavées**	**Non pavées**	**Total**
Autoroutes	4 436	0	4 436
Provinciales	10 024	300	10 324
Régionales	8 107	670	8 777
Municipales	18 830	17 477	36 307
Total	**41 397**	**18 447**	**59 844**

* **Réf. : Système d'information 0012, sortie T.25 du 89-05-03.**

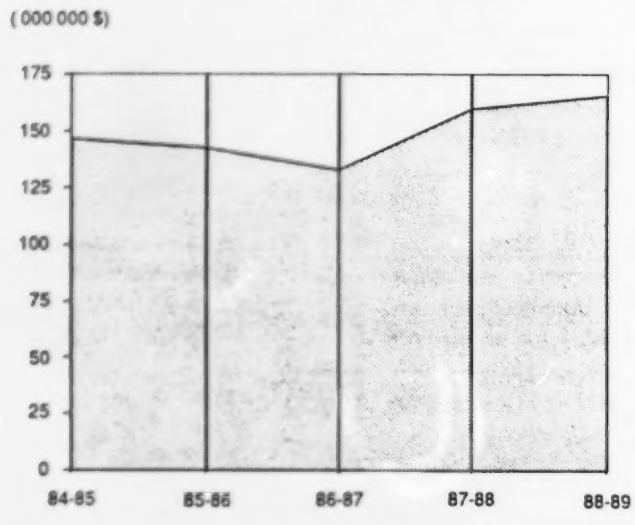
En novembre 1986, le rapport Middlemiss sur l'entretien du réseau routier constatait le piètre état des infrastructures de transport et proposait un programme de rattrapage de 400 millions de dollars répartis sur cinq ans. La stratégie exposée dans ce rapport comportait différentes opérations de conservation des chaussées telles les couches d'usure, le rapiéçage mécanisé, le rechargement des routes et accotements en gravier, le nettoyage des fossés ainsi que la réparation des conduites, ponceaux et glissières de sécurité. L'entretien des structures et le déneigement des routes occupaient aussi une place dans cette stratégie.

En 1988-1989, deuxième année de ce programme de rattrapage, un budget additionnel de 70 millions de dollars a été accordé au Ministère par le Conseil du trésor. Le budget de conservation des chaussées a été augmenté de 28,6 % pour atteindre 165,6 millions.

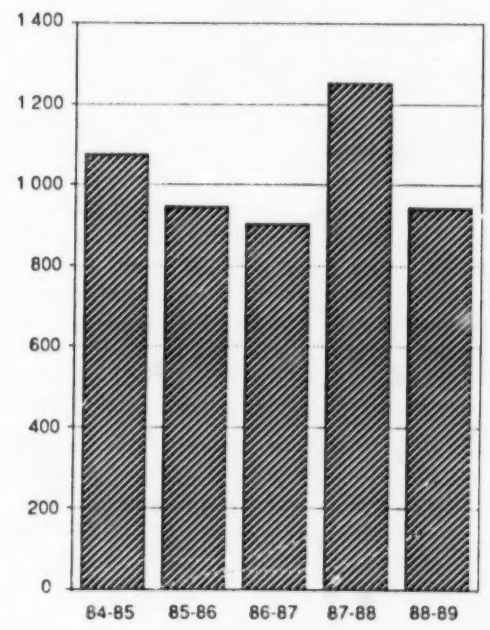
Au cours de l'exercice, une couche d'usure a été appliquée sur 942 km de routes, pour un montant de 43,2 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 37 km par rapport à 1986-1987, et une diminution de 312 km par rapport à 1987-1988.

Graphique 6

Budget de conservation des chaussées



Graphique 7
Kilomètres de couches d'usure



Le Ministère a mis au point en laboratoire, puis testé en chantier, de nouveaux types de mélanges bitumineux plus stables, destinés à résister davantage à l'orniérage causé par la circulation lourde. Dans la même optique, l'utilisation d'enrobé à base de bitume polymère s'est poursuivie. Ces revêtements, dits à « haute performance », sont réservés aux routes dont les matériaux de base sont le plus mis à dure épreuve.

Le tableau suivant donne l'évolution des coûts unitaires moyens, pour l'ensemble de la province depuis 1986-1987, des autres opérations de conservation des chaussées.

Au cours de l'été 1988-1989, le Ministère a poursuivi l'expérimentation de nouveaux horaires de travail. Ainsi, 2 920 employés, en majorité des ouvriers, ont participé à l'essai. Les résultats démontrent que certains coûts ont diminué alors que les employés continuent de manifester une grande satisfaction quant à ces nouveaux horaires.

6.2 Structures

Des travaux d'entretien et de réfection totalisant 24 millions de dollars ont été effectués sur 612 structures du réseau entretenu par le Ministère. De ce montant, 6,4 millions proviennent du budget spécial accordé à la suite du rapport Middlemiss.

De plus, des subventions de 4,6 millions ont permis la réfection ou la reconstruction de 209 structures de compétence municipale.

6.3 Équipement de contrôle

Les activités d'entretien de l'équipement de contrôle ont augmenté comparativement à l'année précédente. Ainsi, on a procédé à l'entretien de 67 418 luminaires de rues et 835 feux lumineux, à la fabrication de 68 324 panneaux de signalisation au sol, de 187 648 plaquettes réfléchissantes pour le balisage des autoroutes et des glissières de sécurité, et de 651 panneaux devant être fixés à des structures surélevées.

Tableau 9
Évolution des coûts unitaires moyens pour l'ensemble du Québec
(en millions de dollars)

Opérations de conservation des chaussées	1986-1987	1987-1988*	1988-1989*
Rapiéçage manuel à l'enrobé bitumineux	129,68	127,88	136,94
Rapiéçage mécanisé à l'enrobé bitumineux	43,76	49,25	45,12
Rapiéçage en matériaux granulaires	7,66	7,88	8,47
Rechargement	5,47	5,79	6,05
Grattage	30,89	32,45	32,81
Nettoyage des fossés et décharges	5,11	5,45	5,24
Rapiéçage d'accotements en matériaux granulaires	14,26	13,15	14,89
Rechargement d'accotements	8,05	8,70	8,54
Réparation des conduites et ponceaux	83,26	99,02	108,49
Glissières de sécurité	12,52	18,96	18,00
Tonte de gazon	56,16	59,74	56,40
Fauchage	21,73	19,77	24,64

*** Réf. : Système d'information 0023, sortie S-70 du 89-05-19.**

Tableau 10

Répartition du budget de conservation des chaussées
(en millions de dollars)

	1986-1987	1987-1988	1988-1989
Chaussées à l'enrobé bitumineux	61,2	74,5	78,5
Chaussées en béton de ciment	2,2	3,5	2,9
Chaussées et accotements en matériaux granulaires	18,0	21,0	22,1
Drainage	14,2	18,0	17,5
Éléments de sécurité et abords de route	7,8	10,0	9,6
Autres opérations et administration	29,5	33,0	35,0
Total	**132,9**	**160,0**	**165,6**

Le marquage des routes a nécessité 1 389 600 litres de peinture blanche et 1 901 000 litres de peinture jaune. Afin d'assurer la réflectivité de nuit des lignes de marquage, le Ministère a saupoudré 1 803 000 kg de microbilles de verre sur la peinture.

L'année 1988-1989 a vu l'instauration de la nouvelle politique de signalisation touristique. Quelque 586 contrats ont été signés pour un montant total de 1 228 060 $. Les activités touristiques les plus signalisées ont été l'hébergement et le camping avec respectivement 133 et 129 contrats. C'est dans la région des Laurentides que les commerçants ont fait le plus de demandes de signalisation et qu'ils ont signé le plus de contrats.

6.4 Entretien d'hiver

Pour l'entretien d'hiver (15 novembre — 5 avril), le réseau routier se partage en trois catégories :

a) les routes dont l'entretien est fait en régie par les employés du Ministère (6 831 km) ;

b) les routes dont l'entretien est confié à contrat à l'entreprise privée ou à des municipalités (21 191 km) ;

c) les chemins dont l'entretien est assuré par des municipalités ou des MRC, mais partiellement subventionné par le Ministère (40 083 km).

En 1988-1989, le Ministère a dépensé 32,5 millions de dollars pour l'entretien en régie de 6 831 km de routes, ainsi que pour l'administration et le contrôle des travaux exécutés par contrats ou par subventions versées aux municipalités. Ce montant comprend également les salaires des effectifs du Ministère mais exclut l'achat des matériaux, des équipements et les frais d'entretien de ces derniers.

Le Ministère a attribué 661 contrats (227 à des municipalités et 434 à des entrepreneurs) pour le déneigement et le déglaçage de 21 191 km de routes, au coût de 41 983 013 $ excluant les matériaux de déglaçage. Il a consacré une enveloppe budgétaire de 36 700 000 $ à 1 272 municipalités ou MRC pour l'entretien d'hiver de 40 083 km de routes ou chemins municipaux, selon le régime de subventions précédemment cité.

Les besoins en matériaux de déglaçage, pour les travaux en régie et à contrat, ont été les suivants : 5 000 tonnes de chlorure de calcium, 673 000 tonnes de chlorure de sodium (sel) et 645 000 tonnes d'abrasifs. Ces matériaux ont occasionné des dépenses de 38 926 000 $.

Afin d'améliorer la gestion des travaux d'hiver et de favoriser l'imputabilité des gestionnaires régionaux, les contrats et les subventions d'entretien d'hiver ont été décentralisés en 1988-1989. De même, les systèmes d'information sont en voie de révision afin, là encore, d'améliorer la gestion et l'efficacité du Ministère en la matière.

Tableau 11

Données sur le déneigement du réseau routier provincial

Kilomètres* (Longueur équivalente pondérée selon difficultés d'entretien d'hiver)				
Type de routes	**Régie**	**Contrats**	**Subventions**	**Total**
Autoroutes	3 855	2 137	—	5 992
Provinciales	2 298	8 414	—	10 712
Régionales	478	7 123	—	7 601
Municipales	200	3 517	40 083	43 800
Total	**6 831**	**21 191**	**40 083**	**68 105**

* Au 28 février 1989

Il convient de noter les faits suivants en consultant ce tableau :

a) le partage, entre le Ministère et les municipalités, de la responsabilité de l'entretien du réseau global n'est pas le même en hiver qu'en été ;

b) la façon de calculer les longueurs pondérées en hiver diffère également de la méthode utilisée l'été ;

c) le réseau subventionné pour l'entretien d'hiver n'est pas nécessairement constitué de routes dont l'entretien est assuré par le Ministère en période estivale.

6.5 Activités de soutien

Les activités de soutien, telles que le stockage des matériaux, l'entretien des cours et immeubles ainsi que le fonctionnement des ateliers de menuiserie, ont nécessité 3 200 000 $.

La Direction de l'entretien a versé 3 900 000 $ pour couvrir les frais de déplacement, de formation et de perfectionnement de son personnel, le coût des radiocommunications, les honoraires professionnels ainsi que les indemnités versées en réclamations sur dommages.

Des loyers, totalisant 30 200 000 $, ont été versés à la Société immobilière du Québec (SIQ).

6.6 Soutien en matériel

La valeur comptable du matériel destiné à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport était de 42 500 000 $ en 1988-1989. Cet ensemble, formé de 7 830 composantes, avait coûté 101 300 000 $ à l'achat. Son renouvellement est assuré par l'achat annuel de quelque 700 unités.

Pour assurer l'entretien de son équipement, le Ministère dispose de 55 ateliers de réparation dans les districts et de deux ateliers généraux situés l'un à Québec et l'autre à Montréal. Quelque 760 personnes sont affectées annuellement à l'entretien et à la réparation de l'équipement.

Dans ce secteur, le Ministère a alloué un budget de fonctionnement de 46 024 000 $ et un budget d'immobilisations de 8 378 000 $ pour l'achat d'équipements et d'outils.

Conformément à la volonté ministérielle d'accentuer la décentralisation, le Service du matériel a effectué certains essais quant à la livraison des camionnettes neuves directement dans les districts sans préparation préalable par le service.

De plus, le Service a sensibilisé les autres unités administratives sur le rôle d'expert, de conseiller et de formateur qu'il était en mesure de leur fournir.

Au cours de l'année, le Ministère a aussi implanté un système de gestion des outils et des pièces des magasins d'ateliers.

Dans le but de se doter d'outils de gestion plus efficaces sur le parc de véhicules, le Ministère procède à une refonte des systèmes de gestion du parc et du système d'inventaire du matériel. Le système global porte le nom de IPM (Information sur le parc du matériel).

Depuis le 23 mars 1989, un camion équipé de cisailles hydrauliques est en fonction dans la réserve faunique des Laurentides. Cet équipement, aussi appelé « mâchoires de vie », est au service des usagers des routes 169 et 175, 24 heures sur 24, 365 jours par année. On espère ainsi améliorer la sécurité en aidant les automobilistes en difficulté ou en réduisant le temps d'intervention lors d'accidents.

Chapitre VII
Programme 5

Gestion interne et soutien

7.1 Gestion financière

Direction des contrats et approvisionnements

Au cours de l'année 1988-1989, le Ministère a accordé, par le biais du Service des contrats, 2 179 contrats d'une valeur globale de 289,4 millions de dollars, soit 416 contrats pour la construction (149,4 millions), 529 contrats pour l'entretien d'été (67,1 millions), 662 contrats pour l'entretien d'hiver (42 millions) et 572 contrats pour les services professionnels (30,9 millions).

Le nouveau Règlement sur les contrats de services du gouvernement est entré en vigueur en novembre 1988. Il porte sur l'ensemble des contrats de services professionnels et de services auxiliaires. L'entrée en vigueur de ce règlement a nécessité la révision des procédures d'attribution de ces contrats et la transmission d'informations aux gens concernés du Ministère et de l'extérieur.

Le Ministère a procédé durant l'année à la décentralisation des procédures d'attribution des contrats de pose de revêtement bitumineux, sans appel d'offres public, dans 4 des 14 régions du Ministère. Malgré certaines erreurs de parcours, l'opération, totalisant environ 410 contrats, a été qualifiée de très bonne, de sorte que le processus de décentralisation sera étendu l'an prochain à toutes les régions du Ministère. Ce processus ne comprend pas les contrats attribués par appel d'offres public pour lesquels les gestionnaires continuent à suivre la procédure centralisée habituelle.

La décentralisation a également été appliquée à tous les contrats de déneigement sans appel d'offres public.

Au sujet des contrats de services professionnels, le Ministère a enregistré une augmentation substantielle durant l'année : 572 comparativement à 468 pour l'année précédente.

Par ailleurs, le Service de l'approvisionnement a pour mandat de fournir au Ministère l'ensemble des biens et des espaces nécessaires à son fonctionnement, d'assurer un système de contrôle sur la gestion des inventaires et de gérer le fonds des télécommunications.

L'année 1988-1989 a été marquée par une augmentation importante des acquisitions de biens comme le démontre le tableau 13.

Tableau 12

Répartition des contrats accordés en 1988-1989

(000 000 $)

Année	Construction	Entretien d'été	Entretien d'hiver	Services professionnels	Total ($)
1984-1985 ($)	218,1	62,3	37	11,6	329
Contrats : (n)*	573	651	650	287	1 161
1985-1986 ($)	191,5	51	37,9	10,5	290,9
Contrats : (n)	513	573	637	225	1 948
1986-1987 ($)	131,3	51,9	38,1	44,1	265,4
Contrats : (n)	336	492	641	249	1 718
1987-1988 ($)	204,7	68,6	40,5	34,6	348,4
Contrats : (n)	389	564	649	468	2 070
1988-1989 ($)	149,4	67,1	42	30,9	289,4
Contrats : (n)	416	529	662	572	2 179

* n = nombre

Graphique 8
Répartition des contrats accordés

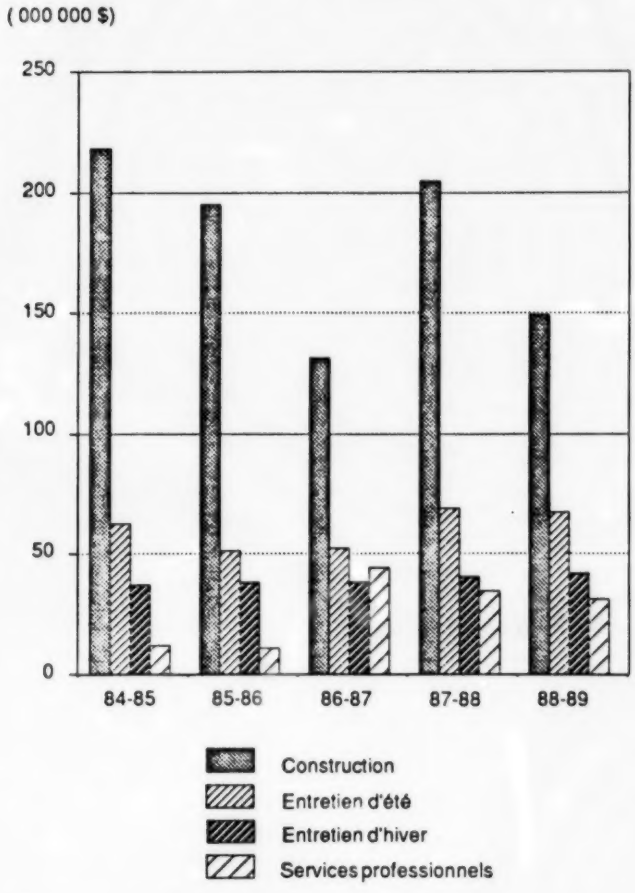


Tableau 13
Acquisitions

	Acquisition de biens		Acquisition de matériaux routiers		Acquisitions locales		Total	
Année	**Nombre**	**000 $**	**Nombre**	**000 $**	**Nombre**	**000 $**	**Nombre**	**000 $**
1986-1987	983	90 907	838	17 118	1 382	2 617	3 203	110 642 000
1987-1988	1 200	95 055	867	21 147	1 607	2 526	3 674	118 728 000
1988-1989	1 190	101 927	827	32 018	3 058	4 701	5 075	138 646 000

Les coûts reliés à la fourniture et à l'aménagement des espaces sont passés de 31 440 800 $ en 1987-1988 à 35 490 800 $ en 1988-1989, alors que ceux reliés au fonds de services des télécommunications ont augmenté pour passer de 5 340 000 $, en 1987-1988, à 7 630 000 $, en 1988-1989.

Direction des réclamations

La Direction a étudié 89 réclamations durant l'année civile 1988, c'est-à-dire du 1er janvier au 31 décembre 1988, ce qui a nécessité 120 rapports d'étude. Les montants réclamés s'élèvent à 12 773 146 $, soit 12 % de la valeur des contrats accordés par soumissions qui ont fait l'objet d'une réclamation. Ces contrats s'élèvent à 109 994 747 $.

Après étude, 20 réclamations ont été rejetées parce que non fondées. Quatorze propositions de règlement d'une valeur de 1 182 493 $ ont été refusées par les entrepreneurs. Une proposition de 3 481 $ a été ignorée par les réclamants. Cinquante-quatre offres de règlement, totalisant des déboursés de 2 059 597 $, ont été acceptées par les entrepreneurs.

Pour la même période, 34 autres réclamations sont à l'étude, mais n'ont pas encore été l'objet d'une offre formelle de règlement. Les montants réclamés sont évalués à 14 851 999 $, ce qui équivaut à 26 % des montants des contrats.

À la suite du refus du Ministère d'accepter certaines réclamations ou d'arriver à une entente avec les réclamants, 22 demandes sont actuellement devant les tribunaux, dont sept pour l'année 1988. Parmi ces causes, trois sont en appel parce que les entrepreneurs n'ont pas accepté les jugements de la Cour supérieure.

En plus des réclamations sur contrats de construction et d'entretien, le Service des réclamations sur contrats en a accepté sept provenant d'ailleurs que de la Direction générale des opérations. Ces réclamations se répartissent de la façon suivante : cinq du Service de la perception, une pour un contrat de services professionnels et une du ministère de l'Environnement. Trois de ces réclamations ont été étudiées, ce qui a entraîné quatre rapports d'étude.

Tableau 14

Tableau comparatif des réclamations sur contrats

	1987	1988
Nombre d'études	103	89
Propositions acceptées	68	54
Propositions sans réponse	10	1
Propositions refusées	10	14
Réclamations refusées (offre nulle)	15	20

Tableau 14 (suite)

Tableau comparatif des réclamations sur contrats

	1987	1988
Valeur des travaux, où il y a eu réclamation	159 036 667 $	109 994 747 $
Montants réclamés	25 747 808 $	12 773 146 $
Montants proposés et acceptés	7 309 671 $	2 059 597 $
Montants proposés et refusés	249 710 $	1 182 493 $
Montants proposés et demeurés sans réponse	331 721 $	3 481 $
% réclamations/contrats	16 %	12 %
% montants proposés/ montants réclamés	30,64 %	25 %
% montants proposés et acceptés/montants réclamés s'y rapportant	35,69 %	33,97 %

7.2 Vérification interne

Au cours de l'exercice financier 1988-1989, le Service de la vérification interne a produit divers rapports sur la qualité et la quantité des systèmes et des méthodes en vigueur dans les différentes unités administratives.

Ainsi, les rapports soumis au Comité de vérification, aux fins de discussion avec les gestionnaires faisant l'objet d'une vérification, concernent l'assurance de la qualité, la dotation, l'assiduité et la paie, l'acquisition de biens et de services, le contrôle des stocks ainsi que celui des subventions accordées aux municipalités. Ce comité est présidé par le sous-ministre.

Les plans d'action préparés par les gestionnaires, à la suite du dépôt des rapports, visent surtout l'amélioration de la qualité des mécanismes pour assurer une saine gestion des opérations du Ministère.

7.3 Enquêtes

Le Service des enquêtes a mis l'accent sur la prévention. Une opération d'envergure a été mise sur pied pour que tous les biens meubles du Ministère soient burinés et portent un numéro propre à chaque unité administrative. Tous ces numéros sont stockés dans les mémoires informatiques de tous les corps de police du pays.

Au cours de l'exercice, le Service a aussi ouvert et traité quelque 216 dossiers et continué à s'occuper de cas d'enquêtes pour plusieurs autres ministères et organismes paragouvernementaux.

7.4 Communications

La Direction des communications comprend deux services : celui des relations publiques et celui de l'édi-

tion. Dans le premier on trouve les divisions des affaires publiques, de l'audio-visuel, de la promotion et des relations avec la presse ; à l'autre sont rattachées les divisions des publications et de la diffusion.

Le Service des relations publiques a traité notamment deux dossiers de grande importance au cours de l'exercice 1988-1989 : les activités soulignant l'Année de la sécurité routière ainsi que la planification des activités relatives au Plan de transport intégré de la région de Montréal pour l'été 1989.

Sous le thème « Ensemble — Priorité — Sécurité », plusieurs éléments publicitaires ont été produits pour sensibiliser la population et favoriser la plus grande participation possible à l'Année de la sécurité routière. La sécurité sur les chantiers de construction a fait l'objet d'une action particulière avec une vaste opération « orange » assimilant la couleur de ce fruit à celle de la signalisation des chantiers de construction. Cette campagne, soulignée par la phrase « L'orange, c'est bon pour la santé des travailleurs », a obtenu un succès incontestable. Le stand d'exposition du Ministère a été vu dans la plupart des régions du Québec pendant l'Année de la sécurité routière.

Au cours de l'année, un vaste programme de relations publiques a été élaboré en vue de l'application du Plan de transport intégré de la région de Montréal dont le principal chantier, à l'été 1989, sera celui de l'autoroute 20 dans l'ouest de l'île de Montréal. La campagne d'information prévoit l'ouverture en permanence d'un centre de presse et d'un service d'information sur la circulation. Un budget de près d'un million de dollars a été consacré à ce dossier.

L'opération publicitaire relative à la période printanière de dégel a, pour la première fois, fait appel à la radio pour mieux renseigner l'industrie du camionnage.

Un nouveau secteur d'activité a été créé au Service des relations publiques : la promotion. Cette nouvelle division a permis, notamment, de mieux faire connaître la production audiovisuelle du Ministère. À ce chapitre, soulignons la réalisation, au cours de l'année, de onze documents audiovisuels dont deux titres ont particulièrement retenu l'attention : « Réparation du pont à voussoirs » et « Consignes pour cyclistes ». Le premier relate les étapes des travaux de réparation d'un pont construit en 1963 sur la rivière aux Mulets à Sainte-Adèle ; le second est un document d'information sur l'application d'une nouvelle signalisation pour les voies cyclables du Québec.

Une importante démarche a été entreprise en vue d'intégrer la gestion des dossiers de la photothèque au Centre de documentation. À cette fin, une première étape a été franchie par la mise à jour et la révision du classement des dossiers.

Au chapitre de ses relations avec la presse, la Direction des communications a été appelée à publier plusieurs communiqués de presse et documents d'information, à organiser des conférences de presse et à répondre à un grand nombre de demandes de renseignements de la part des journalistes.

Les travaux routiers dans l'ouest du Québec ont nécessité la publication de plus de 550 communiqués par la Direction des communications section de Montréal. Le personnel de cette division a répondu à quelque 100 000 demandes de renseignements du public, dont plus de 73 % se rapportaient à l'état de la chaussée en hiver.

L'année 1988-1989 a été marquée par la publication de plus de 300 documents par le Service de l'édition.

Le Plan de transport intégré de la région de Montréal s'est avéré le dossier prioritaire du Service, au cours de l'année. La conception, la production et la diffusion du rapport technique et d'un rapport synthèse, en collaboration avec la Direction générale du transport des personnes et des marchandises, a constitué l'essentiel du mandat du Service dans ce dossier.

Parmi les multiples publications techniques ou spécialisées produites au cours de l'année, mentionnons la carte routière du Québec et les trois guides de contrôle technique portant sur les sols et granulats, le béton de ciment et le béton bitumineux, qui s'adressent plus spécialement aux ingénieurs et aux entreprises travaillant dans le secteur des infrastructures de transport.

La collection « Études et recherches en transports », qui se compose de cinq séries, s'est enrichie de 30 titres traitant de sujets aussi variés que le camionnage, les statistiques de transport, l'environnement, les nouvelles technologies, l'industrie du taxi et le transport aérien.

Les activités du Ministère, relatives au transport terrestre des marchandises, ont donné lieu à la publication de plusieurs imprimés sur le camionnage, au cours de l'année. Les sujets traités concernaient le transport des matières dangereuses, l'arrimage des charges, les normes de charges et dimensions, le transport du bois non ouvré, les permis spéciaux de circulation, ainsi que plusieurs autres thèmes visant à mieux renseigner les travailleurs de cette industrie.

Un répertoire des publications et des documents audiovisuels a également été produit à l'intention de la clientèle du Ministère afin de lui faire connaître les réalisations de la Direction des communications.

Diverses activités comme la gestion et la diffusion de la documentation, l'implantation de l'édition électronique, la préparation des revues de presse, l'édition et la publication d'organigrammes et l'amélioration de la qualité de la langue dans toutes les publications officielles du Ministère ont aussi fait partie des priorités au cours de l'exercice 1988-1989.

7.5 Systèmes de gestion

Étude d'architecture générale des données, des systèmes et des technologies

Le Ministère a poursuivi la refonte de ses principaux systèmes amorcée par la réalisation du schéma directeur de l'informatique, déposé au Conseil du trésor en 1985.

Ainsi, l'architecture générale des systèmes a été achevée en mars 1989. Dès son acceptation par les autorités ministérielles, cette étude sera transmise aux organismes centraux du gouvernement et servira de base de référence pour tous les projets informatiques du Ministère. Elle couvre les trois piliers de la structure des systèmes, à savoir les données, les traitements et l'infrastructure technologique. Elle traduit les orientations ministérielles dans des choix de conception, propose un découpage des données et des traitements qui favorise le respect de ces orientations et les besoins des utilisateurs, tout en tenant compte des contraintes techniques de faisabilité. Une telle analyse permet de déployer un plan d'ensemble plus précis et d'assurer un meilleur suivi de la gestion de l'informatique en ce qui a trait aux moyens et aux contenus.

Le volet de l'infrastructure technologique est principalement caractérisé par des données et des traitements distribués et une nouvelle évolution par rapport aux infrastructures actuelles, permettant ainsi une nouvelle architecture.

Implantation d'un nouveau cadre normatif

La Direction des systèmes de gestion a aussi amorcé l'implantation d'un nouveau cadre normatif de développement des systèmes afin de moderniser ses méthodes de travail et d'améliorer la productivité des équipes de développement et la qualité des systèmes. Ce nouveau cadre vise principalement le volet de la gestion de projet ainsi que les différentes étapes du développement de système. Il touche aussi les activités de prototypage et de pilotage de système. Cette activité va se poursuivre au cours de la prochaine année.

Analyses préliminaires des systèmes prioritaires

La stratégie de mise en oeuvre du schéma directeur prévoyait la réalisation des analyses préliminaires de six projets prioritaires au cours de l'année 1988-1989. Ces projets sont :

- conception et dessin assistés par ordinateur ;
- gestion des projets ;
- gestion des opérations de construction et d'entretien ;
- mise à jour et exploitation des données de base sur les infrastructures ;
- conservation des infrastructures ;
- système d'information de gestion de la Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes (DPATTP).

Les analyses préliminaires pour la gestion des projets et l'architecture du système d'information de gestion de la DPATTP sont terminées. Les autres analyses le seront avant la fin de juin 1989.

Un autre projet a été déclaré prioritaire par les autorités, soit le système d'information sur le parc de matériel. La réalisation de l'architecture de ce système a débuté en décembre dernier.

Système de suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires

Le Service de la réalisation technique a principalement concentré efforts et ressources à la réalisation et à l'implantation du système de suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires (0250). Ce système a pour objectifs généraux de :

- suivre au jour le jour l'état réel de dépenses suivant les engagements budgétaires ou de gestion ;
- suivre régulièrement l'évolution des travaux par rapport à la réalisation et aux déboursés découlant de la programmation approuvée ;
- être un outil de gestion pour tous les niveaux décisionnels du Ministère.

En novembre 1988, ce système a été mis à l'essai dans deux districts, avec d'excellents résultats. Son implantation se fera sur une période de deux ans, en débutant par l'utilisation dans quatre régions, en avril 1989, et sera étendue à l'ensemble de la province en avril 1990.

Équipement et soutien technique

Au chapitre de l'équipement informatique, le Ministère a poursuivi ses acquisitions selon le plan d'équipement établi en début d'année.

Tableau 15

Répartition des crédits alloués	
Unités administratives relevant du Bureau du sous-ministre	200 000 $
Direction générale du transport des personnes et des marchandises	222 000 $
Direction générale du génie	800 000 $
Direction générale des opérations	1 100 000 $
Direction générale de l'administration et de la gestion financière	1 294 000 $
Total :	**3 616 000 $**

Cependant, il est à noter que, du total des crédits alloués à la Direction générale de l'administration et de la gestion financière, 400 000 $ ont été attribués à l'acquisition de matériel et de logiciels servant l'ensemble des usagers du Ministère.

Quelque 200 micro-ordinateurs se sont ajoutés aux 573 appareils du parc d'équipement informatique du Ministère. De plus, de l'équipement spécialisé, des imprimantes, des tables traçantes ou digitalisantes ont été acquis en cours d'année, de même que trois super micro-ordinateurs RT, capables de répondre aux besoins d'ingénierie.

De plus, le Ministère a poursuivi l'extension de son réseau et mécanisé vingt sous-centres.

Un premier réseau local a été mis en place au Service de l'exploitation dans le but d'acquérir la compétence nécessaire au soutien de plusieurs autres réseaux locaux, dont l'acquisition est prévue au plan d'équipement de 1989-1990.

Enfin, la décentralisation des systèmes gouvernementaux SAGIP et SYGBEC s'est poursuivie en collaboration avec les unités administratives concernées.

Autres activités de développement et de soutien

Outre les activités prioritaires de développement mentionnées précédemment, le Ministère a analysé et réalisé divers autres projets :

- recrutement et sélection des employés occasionnels ;
- information sur les immeubles extra-routiers ;
- attribution des contrats ;
- micrographie des plans ;
- gestion des effectifs ;
- renseignements sur les fonds locaux ;
- gestion des certificats de pesanteur ;
- applications pour les calculs des structures ;
- dessins des structures assistés par ordinateur.

Aussi, diverses ressources ont été affectées à l'entretien de nombreux systèmes opérationnels.

Pour sa part, l'Info-Centre a offert à l'ensemble des usagers un soutien technique quant à l'utilisation d'équipements et de logiciels et a diffusé de nombreux renseignements sur la bureautique et la micro-informatique par sa publication « Au bout du fil » tirée à près de mille exemplaires.

À l'élément bureautique, les principales activités ont consisté à offrir le soutien aux usagers du traitement de texte sur micro-ordinateur et appareil dédié, à conduire des études sur des logiciels de fonctions bureautiques (éditique, chiffrier électronique, etc.) et à implanter le courrier électronique pour la clientèle de la Direction du personnel reliée au projet CCGP.

Concernant la gestion documentaire, les efforts ont porté sur le respect du calendrier des délais de conservation, sur une vaste opération de tri des documents à travers le Ministère et sur le soutien logistique à l'ensemble des 230 postes de classement répertoriés.

Le volet des méthodes administratives n'a pas été ignoré puisque la Direction des systèmes de gestion a fourni la compétence et le soutien technique nécessaires à la mise à jour du manuel administratif et de plusieurs imprimés. De plus, divers manuels et guides ont été réalisés.

Enfin, une politique reliée au programme d'incitation à l'achat de micro-ordinateurs a été élaborée et communiquée à l'ensemble du Ministère.

Chapitre VIII
Programme 6

Transport scolaire

En vertu de son programme d'aide au transport scolaire, le Ministère alloue une aide financière aux commissions scolaires et aux institutions privées, préalablement autorisées, qui assurent le transport des élèves de niveaux préscolaire, primaire et secondaire.

Quelque 673 000 élèves ont utilisé le transport scolaire durant l'année 1988-1989, soit environ 64 % des élèves inscrits. La plupart sont desservis par un transporteur qui n'offre que des services de transport scolaire, bien qu'environ 53 000 élèves utilisent les services d'un organisme public de transport ou d'un détenteur de permis.

Le Ministère a versé 334 589 700 $ pour ce programme en 1988-1989, ce qui représente une augmentation de 4,33 % par rapport à l'année précédente. De cette somme, 329 721 900 $ ont été consacrés à l'aller-retour quotidien à l'école, au transport entre les écoles, au transport périodique ainsi qu'au transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage. Le reste, soit 4 867 800 $, a servi à l'animation et au programme de maternelles-maisons.

Le Ministère a entrepris, au cours de l'année, la révision du règlement sur le transport scolaire et a soumis une version préliminaire aux parties intéressées. Cette révision met à jour la négociation des contrats et tient compte de la nouvelle Loi sur l'instruction publique (L.Q. 1988, chapitre 84) adoptée en décembre 1988.

Le Ministère entreprendra à l'automne 1989 la révision du cadre financier triennal du financement du transport scolaire. Il prévoit également réviser le règlement sur les véhicules automobiles destinés au transport des écoliers.

Pour tous les dossiers touchant le transport scolaire, le Ministère siège au Comité ministériel permanent sur le transport des écoliers, formé aussi de représentants des commissions scolaires catholiques et protestantes, de l'Association du transport écolier du Québec et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Ce comité a abordé cette année, entre autres questions, la disparité des prix des contrats et les relations de travail.

Chapitre IX
Programme 7

Transport maritime et aérien

La défense des intérêts du Québec dans les dossiers nationaux et internationaux demeure, depuis toujours, une préoccupation du Ministère qui cherche à favoriser le développement économique de toutes les entreprises québécoises. Il poursuit ses pressions auprès du gouvernement fédéral au sujet des subventions allouées au fret ferroviaire dans l'Ouest. Il reste attentif à toute mesure législative, réglementaire ou fiscale susceptible de nuire au développement des entreprises et des ports québécois. Cette année, le Ministère a participé aux débats entourant le projet de loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes (C-52) et celui sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport (C-142). Il participe également au débat sur la flotte canadienne de haute mer, alimenté depuis peu par la perspective d'un second registre pour les navires engagés dans le transport maritime international.

9.1 Transport maritime

Dans ce domaine, le Ministère veille au maintien et à l'amélioration des liaisons maritimes, que ce soit par les services de traversiers ou par les dessertes des régions éloignées. Il gère aussi la construction d'équipements et d'infrastructures maritimes. Ainsi en 1988-1989, il a versé 30,8 millions de dollars en subventions pour les services de traversiers et de cabotage.

Les liaisons maritimes

La Société des traversiers du Québec a reçu une aide de 21,7 millions de dollars pour assurer le service des traverses suivantes : Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola, Québec — Lévis, l'île aux Grues — Montmagny, l'île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive, Baie-Sainte-Catherine — Tadoussac, Matane — Baie-Comeau — Godbout. Les autres services de traversiers privés se sont partagé 1,2 million de dollars : Rivière-du-Loup — Saint-Siméon, Notre-Dame-du-Lac — Saint-Juste-du-Lac, l'île d'Entrée — Cap-aux-Meules — Havre-Aubert, Harrington Harbour — Chevery — Aylmer Sound, et enfin le service entre l'aéroport et le village de Saint-Augustin.

Le Ministère subventionne aussi deux services de cabotage auxquels il a alloué 7,9 millions : la desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord et celle des îles de la Madeleine incluant le service d'hiver. Il organise de plus la desserte du Nouveau-Québec.

À titre expérimental, le Ministère a mis sur pied en 1988 un service de navigation hivernale à destination des îles de la Madeleine qui relie Matane à Cap-aux-Meules. Ce service permet d'éliminer l'entreposage des stocks et de réduire les dépenses de transport aérien du cargo pendant l'hiver tout en brisant l'isolement des Madelinots. Ce service est en fonction pendant neuf semaines, du début février à la fin mars, au moment où les deux services réguliers (îles de la Madeleine — Montréal et îles de la Madeleine — Souris) ont cessé leurs activités. Cette expérience s'est révélée fort concluante alors que près de 3 500 tonnes de marchandises étaient transportées par Navigation Madeleine inc. au cours de l'hiver 1989.

Les travaux de développement

Le Ministère a déboursé 1,3 million de dollars au chapitre des travaux de développement cette année. Il a effectué des travaux au débarcadère routier de Matane et au terminal de Montmagny. Il a aménagé une gare au terminal de l'île aux Grues et achevé les travaux au quai situé sur le côté ouest de la rivière Saint-Augustin sur la Basse-Côte-Nord. Il a également commencé les travaux de réaménagement du terminal de Saint-Ignace-de-Loyola. Dans le cadre de l'entente Canada-Québec, il a commencé la construction d'un nouveau bac pour la traverse Harrington Harbour — Chevery — Aylmer Sound.

Par ailleurs, 650 000 $ ont été affectés à l'entretien des quais et débarcadères.

D'autre part, le Ministère appuie le développement régional en finançant des travaux d'envergure. Ainsi, il a consacré 3,3 millions de dollars, en 1988, au port municipal de Valleyfield, qui a construit un terminal de vracs solides. Ce port a reçu depuis trois ans une subvention totale de 10 millions de dollars pour son expansion. Le Ministère a également attribué à la SODES une subvention de 300 000 $, dont 250 000 $ sont destinés à la préparation d'un plan d'action pour la mise en valeur du Saint-Laurent.

Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Placé sous l'autorité du sous-ministre des Transports, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a pour mandat de favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

À ce titre, il assure la circulation de l'information relative au fleuve au sein des ministères et organismes, suscite et encourage des initiatives, fait valoir les intérêts du Québec au sein d'organismes canadiens ou américains, voire européens, dont l'action peut influencer la mise en valeur du Saint-Laurent, et collabore autant avec le gouvernement fédéral qu'avec l'entreprise privée et d'autres intervenants.

Les dossiers qui ont surtout retenu l'attention, durant l'exercice 1988-1989, sont le transit international du charbon, l'exportation de bois d'oeuvre et de produits agricoles vers les marchés extérieurs, l'import-export d'automobiles via le Saint-Laurent, la promotion de la saison hivernale de navigation, les aménagements portuaires en milieu urbain et la compétitivité de la voie d'eau.

Au programme du Forum maritime Saint-Laurent — Grands Lacs, le Secrétariat diffuse une carte du système Saint-Laurent — Grands Lacs, un document d'information de prestige ainsi qu'un film vidéo de promotion commerciale, de concert avec ses partenaires ontariens et américains. Il assume un rôle clé dans l'organisation de la Conférence internationale des maires riverains du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Plusieurs étudiants du Québec, d'Ontario et de France effectuent des stages de formation au Secrétariat. Il collabore aux travaux du Plan de mise en valeur du Saint-Laurent. Enfin, le Secrétariat assure une participation active du Québec au sein de plusieurs organisations internationales canado-américaines reliées à l'axe maritime Saint-Laurent — Grands Lacs.

9.2 Transport aérien

Durant l'exercice financier 1988-1989, le Ministère a affecté un budget de 4 616 000 $ à l'entretien, l'exploitation et l'amélioration de dix-neuf aéroports et héliports, y compris les frais de fonctionnement du bureau de Kuujjuarapik. De ce montant, 782 000 $ ont été dépensés pour l'acquisition d'équipement (chargeurs, souffleurs, charrues, extincteurs, etc.) pour les besoins des deux nouveaux aéroports nordiques de Quaqtaq et de Kangiqsujuaq, ainsi que pour l'achat d'un balai de piste et d'un camion à incendie pour l'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues (Témiscamingue).

De plus, on a revu les infrastructures requises pour les opérations effectuées en hélicoptères à la suite d'une application plus rigoureuse de la réglementation touchant la certification des aéroports et des héliports. La correction de certaines faiblesses, relevées au moment de cette analyse, pourrait nécessiter des investissements au cours des prochaines années.

Le développement des dessertes

La construction d'aéroports nordiques (au nord du 55e parallèle) s'est poursuivie. Cette année, les aéroports de Salluit, Quaqtaq et Kangiqsujuaq ont été mis en service tandis qu'on entreprenait les travaux à ceux de Tasiujaq et de Kangiqsualujjuaq. La construction des aéroports nordiques fait partie d'une entente Canada-Québec selon laquelle le Québec paie 40 % du coût des travaux et le Canada 60 %. Au cours de l'année, le Ministère a consacré plus de 20 millions de dollars à ces travaux.

De surcroît, le Ministère a entretenu l'équipement électrotechnique des aéroports dont ceux situés en milieu nordique. L'entretien du balisage aéroportuaire comprenait les feux de bord de piste, les feux d'approche, les feux de voies de circulation, les phares rotatifs, les manches à air, les VASIS (indicateurs de pente d'approche), les RILS (lumières stroboscopiques aux extrémités de la piste) et le système de télécommande ARCAL.

Pour donner suite au sommet socio-économique de l'Abitibi-Témiscamingue tenu à l'automne 1987, le Ministère a conclu une entente avec la ville d'Amos selon laquelle il lui accorde 800 000 $ pour des travaux de réfection et d'élargissement de la piste d'atterrissage, des voies de circulation et de l'aire de trafic de son aéroport municipal. On prévoit également en améliorer l'éclairage et le balisage de même que le système de distribution du carburant.

Le Ministère doit aussi verser, à la ville de Lebel-sur-Quévillon, 400 000 $ pour refaire la surface de la piste d'atterrissage et le marquage ainsi que le balisage lumineux de son aéroport municipal.

La ville de Joliette a reçu une aide financière du Ministère au montant de 53 000 $ afin de couvrir une partie des frais d'acquisition des terrains requis pour l'amélioration de son aéroport.

Dans la région de Témiscamingue, on a poursuivi les travaux de construction d'un aéroport qui comprendra une piste asphaltée, une voie de circulation, une aire de trafic, une aérogare et un atelier de déglaçage. Cet aéroport sera doté d'un radiophare non directionnel (NDB) qui permettra une approche de non précision aux instruments.

Les subventions aux usagers

Le Ministère a reconduit sa subvention à la desserte aérienne de la Moyenne et Basse-Côte-Nord et cette année elle a atteint près de 4 millions de dollars. Ce service est exploité par Inter-Canadien dans onze villages entre Sept-Îles et Blanc-Sablon. Le Ministère a également mis sur pied un service pour améliorer le transport par hélicoptère en période de gel et de dégel entre le village de Saint-Augustin et l'aéroport situé sur la rive opposée, et entre Chevery et Harrington Harbour.

Il s'est penché sur les besoins en matière de transport aérien des résidents des Îles-de-la-Madeleine et, en vue de leur faciliter les déplacements en avion, il

a élaboré un programme de réduction des tarifs aériens pour la population de cette région isolée.

La prise en charge d'aéroports

Le Ministère a mis sur pied un comité interministériel pour examiner la proposition du Conseil de l'aéroport international de Montréal à l'effet de prendre en charge l'exploitation de cet aéroport. Cette proposition fait suite à la politique du gouvernement fédéral autorisant la cession de la propriété ou de l'exploitation d'aéroports fédéraux à des administrations aéroportuaires locales. Le Ministère a accordé 112 500 $ au conseil pour la réalisation d'une étude de faisabilité de la prise en charge des aéroports de la région montréalaise.

Le Ministère s'intéresse également à la question de la régionalisation de l'aéroport de Québec. La Société aéroportuaire de Québec compte réaliser une étude de faisabilité de la prise en charge de cet aéroport.

Chapitre X
Programme 8

Service aérien gouvernemental

10.1 Transport des personnes et des marchandises

Au cours de l'exercice 1988-1989, les aéronefs du ministère des Transports ont enregistré 12 530 heures de vol, ce qui représentait une augmentation appréciable par rapport à l'année précédente.

Le Ministère a mis en service un nouvel avion-ambulance en 1988, soit un Challenger 601 plus spacieux et plus performant que l'ancien HS-125 qu'il a remplacé. Il peut transporter jusqu'à sept patients à la fois, avec une équipe médicale comprenant un médecin et une infirmière et un équipage composé d'un pilote et d'un copilote.

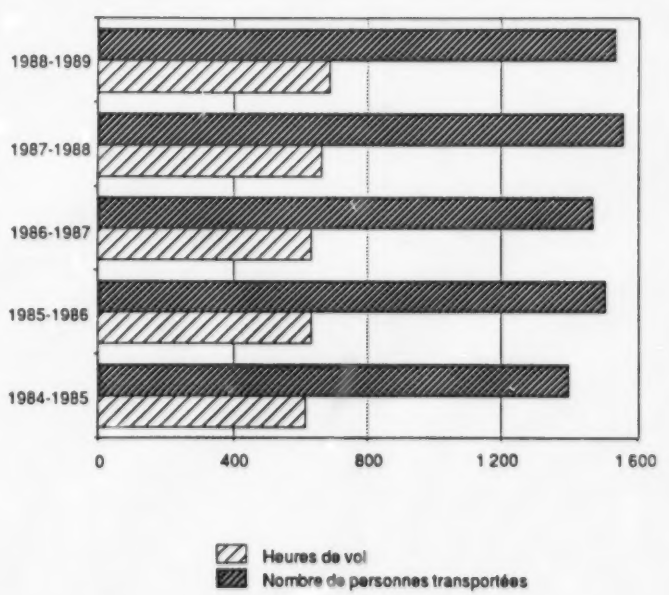
Au cours de l'exercice 1988-1989, le transport aérien de 689 patients, de régions éloignées vers les grands centres hospitaliers du Québec, a nécessité 1 537 heures de vol dont plus de 1 300 ont été effectuées par le nouvel avion-ambulance et les 231 autres heures par des avions du transport exécutif.

On a noté aussi une augmentation de 12,1 % au cours de l'année dans l'utilisation des hélicoptères destinés à la protection du public et à la conservation de la faune. De ce côté, on a enregistré 5 562 heures de vol comparativement à 4 960 l'année précédente.

Les divers ministères du gouvernement du Québec et les organismes gouvernementaux ont eu recours à la compétence du Service aérien gouvernemental pour effectuer 2 772 nolisements d'aéronefs des entreprises privées au cours de l'année. La valeur de ces contrats s'est élevée à 6 442 073 $. Les deux tiers de ce montant ont été consacrés au nolisement d'avions et l'autre tiers au nolisement d'hélicoptères.

On a noté, à ce chapitre, une augmentation de 8,3 % du nombre de nolisements par rapport à l'année 1987-1988.

Graphique 9
Transport aéro-médical



10.2 Protection de la forêt

Les avions-citernes du Service aérien gouvernemental ont contribué à circonscrire 401 feux de forêt durant la saison estivale 1988. Au cours de ces opérations qui ont nécessité 1 931 heures de vol, les pilotes des avions-citernes ont procédé à 12 527 largages pour déverser quelque 69 millions de litres d'eau sur les foyers d'incendie.

Le savoir-faire et la compétence du Québec dans l'utilisation des avions-citernes pour lutter contre les feux de forêt sont reconnus bien au delà de nos frontières. C'est ainsi que les provinces de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick, ainsi que les États américains de la Virginie et de la Caroline du Nord, ont loué des avions-citernes du Ministère, ainsi que leurs équipages, en dix occasions pour les aider à combattre des incendies forestiers au cours de l'année.

Chapitre XI
Secrétariat du Ministère

La structure du Secrétariat du Ministère comprend deux services : celui des relations extraministérielles et celui des archives et messageries.

Son mandat porte sur :

— la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle ;

— la gestion du fichier central des dossiers, plans et documents officiels du Ministère et de la messagerie ;

— l'application des mesures favorisant l'accès à l'information et la qualité des services rendus aux citoyens.

11.1 Service des relations extraministérielles

Le Service des relations extraministérielles coordonne les relations du Ministère avec les entreprises, associations ou ministères reliés au domaine des transports, tant sur le plan interprovincial que fédéral et international.

Le conseil des ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables des transports et de la sécurité routière a tenu une réunion à Halifax au cours de l'année. Lors de cette réunion, à laquelle participait le ministère québécois des Transports, divers sujets ont été abordés, tels : le Code canadien de la sécurité, la mise en oeuvre de la réglementation des poids et dimensions des véhicules lourds, la politique routière nationale, l'entente sur les infractions hors provinces, le programme de don d'organes, la codification de sécurité des permis de conduire, le transport des matières dangereuses et la passation des responsabilités fédérales aux provinces.

L'intérêt du Ministère a continué de se manifester à l'égard de diverses associations de transport regroupant aussi bien des transporteurs ou des fabricants que des consultants. C'est ainsi qu'il a participé aux activités de l'Association des routes et transports du Canada (ARTC), de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) et de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

Plusieurs représentants du Ministère ont effectué des missions à l'étranger au cours de l'année. Aux États-Unis, les rencontres ont porté sur le contrôle routier des marchandises dangereuses, la problématique de l'organisation des transports dans les banlieues, la signalisation le long des autoroutes, la visite des installations et le matériel fabriqué par la compagnie Bombardier.

À ces missions sont venus s'ajouter une cinquantaine d'événements dont les cours de formation en pilotage, l'entretien d'aéronefs, des congrès, des colloques, etc.

En vertu du programme de coopération franco-québécoise, les missions en France avaient pour but de traiter de sujets comme les revêtements bitumineux, la réduction du bruit de la circulation routière, la déréglementation du transport routier des marchandises, la gestion et l'exploitation des aéroports.

D'autres missions ont été organisées, indépendamment du programme de coopération, pour étudier les questions suivantes : le commerce international et la formation du personnel (mission effectuée conjointement avec l'Institut de marine du cégep de Rimouski), la gestion des infrastructures, le « reprofilage » des couches de roulement et les drains verticaux.

Par ailleurs, sept missions françaises ont été accueillies par le Ministère. Mentionnons, entre autres objets d'études : le bilan de la coopération franco-québécoise en recherche-développement depuis le séminaire de 1983, les systèmes d'aide à l'exploitation des transports en commun et la déréglementation du transport routier des marchandises qui a donné lieu, à Québec, à un important forum franco-québécois qui s'est poursuivi à Paris, à l'automne.

De plus, conformément au programme d'échanges de fonctionnaires, le Ministère a reçu un ingénieur français qui a travaillé dans le domaine de la sécurité routière des infrastructures. Cinq élèves-ingénieurs français de l'École nationale des travaux publics de l'État ont effectué un stage de formation d'une durée de huit semaines.

En novembre, le sous-ministre, agissant au nom du ministre, a présenté à Paris la candidature de Québec pour la tenue du congrès de l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR) de 1995. La démarche s'est avérée fructueuse puisque la ville de Québec a été effectivement désignée pour être l'hôte de ce XX^{e} congrès international, qui se tiendra du 3 au 8 septembre. Déjà certains gestes ont été posés au Ministère en vue de préparer cet événement.

La Norvège, la Suède, le Danemark, la Suisse, l'Argentine sont autant d'autres pays ayant reçu la visite de fonctionnaires de notre Ministère, à l'occasion de comités de travail, de séminaires, de congrès, etc.

11.2 Service des archives et messageries

Le Service des archives et messageries a un double mandat, soit celui d'assurer la conservation et la circulation des documents officiels du Ministère et celui d'assurer des services en matière de courrier et de messageries.

Il comprend deux divisions :

— la Division des archives et plans ;

— la Division du courrier et des messageries.

Archives et plans

Au cours de l'exercice 1988-1989, quelque 2 700 feuillets ont été ajoutés à la collection de plans du Ministère, ce qui en porte le nombre à plus de 365 700.

La Division des archives et plans a continué de porter une grande attention à la mise au point du système intégré de micrographie des plans. À ce sujet, les résultats positifs d'essais techniques réalisés au printemps 1989 permettent de croire à une implantation du système dès l'automne prochain.

Par ailleurs, cette division a reprographié au cours de l'année, pour différentes unités administratives, plus de 41 900 feuillets de plans pour un total d'environ 250 000 exemplaires.

Courrier et messageries

Cette division coordonne à l'échelle ministérielle l'application des politiques, normes et procédures en matière de gestion du courrier.

Elle gère aussi, au centre administratif de Québec, un poste de traitement du courrier destiné aux différents édifices de la région de Québec ainsi qu'aux directions régionales.

Ainsi, au cours de l'année 1988-1989, plus de 835 000 lettres et colis ont été traités par cette division où l'on effectuait aussi plus de 425 expéditions massives de documents pour un total de 425 000 enveloppes.

11.3 Accès à l'information

Au cours de l'exercice 1988-1989, le Ministère a reçu 21 demandes d'accès à des documents et une demande de communication de renseignements nominatifs en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

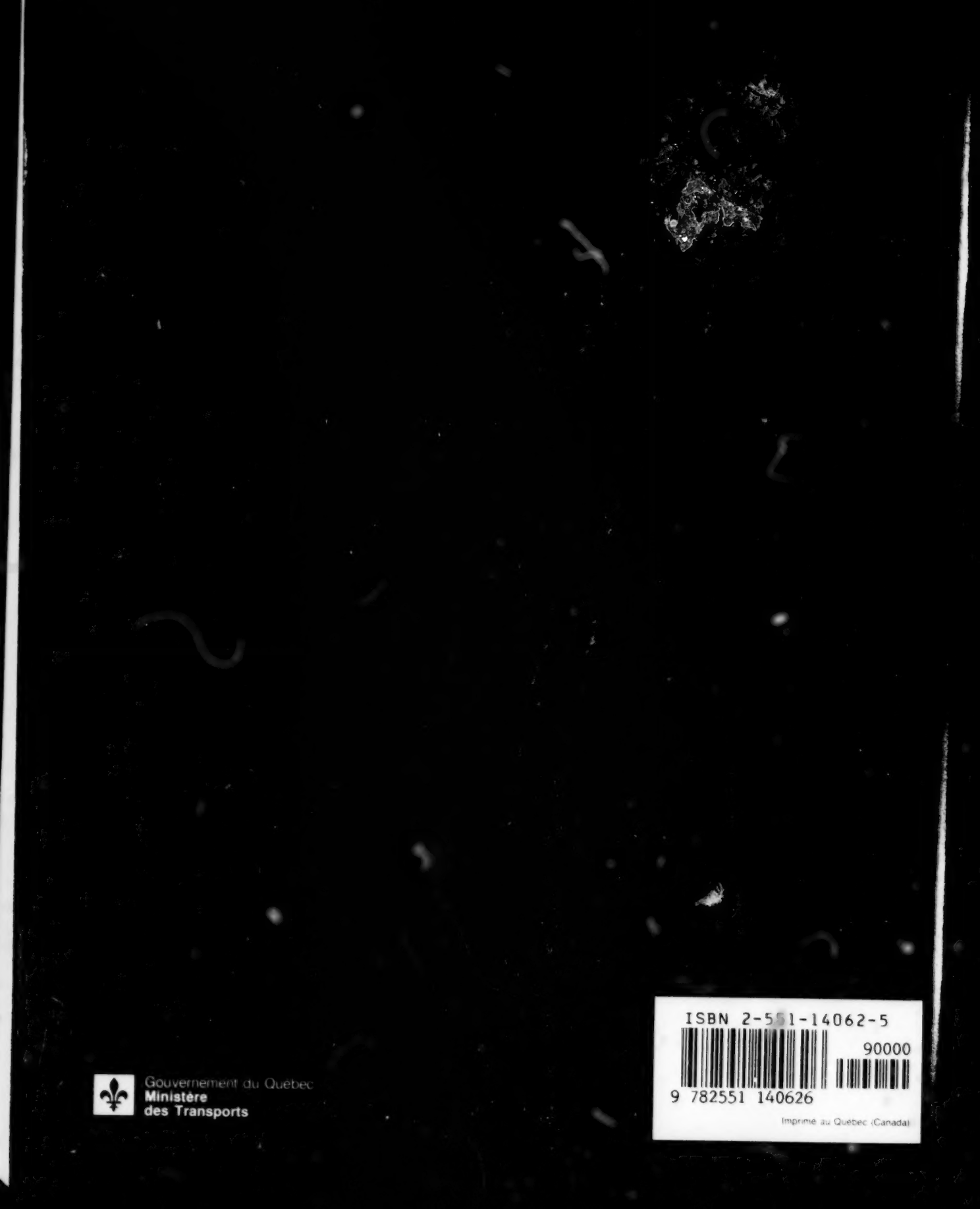
Dans les demandes d'accès à des documents, quatorze demandes ont obtenu une réponse favorable d'accès complet aux documents demandés. Une seule personne s'est vu accorder un accès partiel au dossier, quatre demandes faisaient référence à des documents inexistants et deux ont été transférées à d'autres organismes.

Quant à la demande de communication de renseignements nominatifs, elle a été satisfaite au gré du requérant en trois jours.

Dans tous les cas, les demandes ont été traitées en moins de vingt jours et la majorité provenaient de citoyens ou d'avocats.

Composition typographique: Mono-Lino inc.

Achevé d'imprimer en mai 1990
sur les presses de
L'Imprimerie Laurentide de Québec inc.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

ISBN 2-551-14062-5

90000

9 782551 140626

Imprimé au Québec (Canada)